RELATORIO

SOBRE

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

APRESENTADO A S. EX.

O SR. MARQUEZ DE ABRANTES,

MINISTRO E SECRETARIO DE ESTADO INTERINO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA,

PELO

SUB-DIRECTOR DAS RENDAS PUBLICAS DO THESOURO NACIONAL

Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros.

RIO DE JANEIRO,

TYPOGRAPHIA NACIONAL,

Rua da Guarda Velha,

1863.

RELATORIO

SOBRE

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM.

Illustrissimo e Excellentissimo Senhor.

Pela Lei n.° 1.177 de 9 de Setembro de 1862 art. 23 §§ 4.°, 5.° e 6.° foi o Governo autorisado:

« § 4.° Para alterar as disposições vigentes ácerca da navegação de cabotagem, permittindo ás embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro entre os portos do Imperio em que houver Alfandegas, e prorogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos;

§ 5.° Para dispensar as embarcações brasileiras do limite prescripto para o numero de estrangeiros que podem pertencer á tripolação e da exigencia relativa á nacionalidade dos Capitães e Mestres;

§ 6.° Para adoptar as providencias regulamentares que forem compativeis com as circumstancias actuaes em relação ao objecto dos dous paragraphos antecedentes. »

No intuito de proceder com pleno conhecimento de causa e servir-se com acerto e prudencia da referida autorisação, o digno antecessor de V. Ex., cuja perda o paiz deplora, expedio aos Presidentes de Provincias a circular n.° 450 de 24 de Setembro do dito anno concebida nestes termos:

Illm. e Exm. Sr.— Para que possa o Governo tomar as medidas convenientes a bem da navegação de cabotagem e ter completo conhecimento do estado em que presentemente se acha essa industria, precisa que V. Ex., ouvindo as estações fiscaes competentes e ás pessoas mais habilitadas dessa Provincia, preste com toda a urgencia e com o maior desenvolvimento possivel esclarecimentos sobre os seguintes pontos:

1.° Qual o numero de embarcações que se empregão na costa ou nos rios dessa Provincia, com indicação de sua denominação, emprego, valor approximado de seu custo de construcção e apparelho, o numero de sua tripolação, se livre ou escrava e os salarios que ordinariamente percebe;

2.° Qual o numero de estaleiros existentes, se prosperão, ou se estão estacionarios ou decadentes e os motivos que para isso tem influido;

3.° Quaes as embarcações do trafico da mesma cabotagem que tem sido construidas no estrangeiro e seu custeio;

4.° Se as construcções de embarcações tem encarecido ou barateado, e as causas desses resultados; e bem assim a especificação, tão exacta quanto seja possivel, do preço de cada tonelada de construcção, comparado com os preços de estaleiros estrangeiros dos portos para onde se fação nessa Provincia maiores encommendas, ou que com ella tenhão mais frequentes e importantes relações commerciaes;

5.° Quantas embarcações se empregão na pequena pescaria e na de barra fóra, o estado em que se acha essa industria e as medidas que sejão reputadas mais convenientes para anima-la;

6.° Quantas embarcações forão construidas durante o regimen da Lei n.° 369 de 18 de Setembro de 1845; quantas se construirão depois de sua revogação;

7.° Quaes as vantagens que resultárão dessa Lei e que providencias serião proveitosas para torna-las mais efficazes, se fosse restabelecida a sua disposição;

8.° A indicação do juizo das pessoas mais esclarecidas dessa Provincia e das estações fiscaes a respeito dos meios praticos que cumpre adoptar para executar-se com prudencia e acerto a autorisação concedida ao Governo pelo art. 23 §§ 4.°, 5.° e 6.° da Lei n.° 1.177 de 9 de Setembro do corrente anno, que acaba de ser publicada.

Por occasião de remetter estes esclarecimentos espera o Governo Imperial que V. Ex. os fará acompanhar de quaesquer observações que o estudo deste importante assumpto e as informações particulares lhe suggerirem.

Ligando o Governo Imperial o maior apreço ao conhecimento circumstanciado de um objecto de tão transcendente interesse para o Imperio, descansa no zelo de V. Ex. pelo serviço publico e confia que suas vistas serão comprehendidas e secundadas.

Deus Guarde a V. Ex.— *Visconde de Albuquerque.*

Poucos dias antes havia sido expedida a circular n.° 47 de 11 de Setembro para poder satisfazer-se á requisição feita pelo Senado e communicada ao Ministerio da Fazenda pelo seguinte officio:

Illm. e Exm. Sr.—Tendo o Senado deliberado que se pedisse ao Governo as seguintes informações: 1.ª, quaes os motivos por que foi revogado o art. 36 da lei do Orçamento n.° 369 de 18 de Setembro de 1845; 2.ª, quantas embarcações se construirão no Brasil emquanto aquelle artigo vigorou, e dessas quantas pedirão o beneficio delle sujeitando-se ás suas determinações; 3.ª, quantas tem sido construidas depois de revogado o dito artigo; 4.ª, qual a somma total da despeza feita em virtude dessa disposição emquanto ella perdurou; 5.ª, um quadro do movimento da cabotagem de cada um dos portos que tem Alfandegas para outros que tambem tem, no ultimo anno financeiro; 6.ª, um quadro semelhante do movimento de cabotagem dos portos que tem Alfandegas para outros que não tem, e vice-versa, assim como dos que não tem entre si; 7.ª, que numero de embarcações brasileiras se empregou no commercio de cabotagem no dito anno; 8.ª, um quadro ao menos approximado dos fretes de cabotagem em relação ao mesmo tempo: assim o participo a V. Ex para seu conhecimento.

Deus Guarde a V. Ex.—Paço do Senado em 1.° de Setembro de 1862.—*José da Silva Mafra.*—Sr. Visconde de Albuquerque.

Comquanto os esclarecimentos remettidos pelas Presidencias das Provincias ao Ministerio da Fazenda em execução da citada circular de 24 de Setembro do anno passado e bem assim os que forão ministrados pela Capitania do Porto desta Côrte sejão muito defectivos, principalmente em relação ao 1.° quesito, passo todavia a submetter á illustrada consideração de V. Ex. o que de uns e outros me foi possivel colligir de mais approximado á exactidão, e o que me suggerio o estudo da materia que faz objecto deste relatorio.

A questão de que se trata é de certo summamente grave e complexa, e reclama mais de uma medida apropriada, ella exige mesmo todo um systema preconcebido e perseverantemente mantido.

Algumas das medidas mais convenientes são susceptiveis de um resultado immediato e prompto; outras porém não o podem conseguir senão com o andar dos tempos, com o augmento da população e da industria nacional: circumstancia esta que em meu conceito se não deve perder de vista.

Pretendendo expôr a questão em todas as suas partes com algum desenvolvimento, não tratarei de encara-la senão debaixo de um ponto de vista pratico, procurando argumentos e deducções unicamente na historia comparada das legislações e no exame de factos peculiares de nosso paiz.

I.

1.° QUESITO. — Qual o numero de embarcações que se empregão na cabotagem na costa ou nos rios dessa provincia, com indicação de sua denominação, emprego, lotação, valor approximado do seu custo de construcção e apparelho, o numero de sua tripolação, se livre ou escrava, e os salarios que ordinariamente percebe.

Pelas informações recebidas das provincias apenas se poderia ter uma noticia do movimento da navegação de cabotagem, isto é, das embarcações entradas e sahidas em cada porto; mas seria isso insufficiente, porquanto uma mesma embarcação, repetindo as suas viagens para o mesmo porto ou para diversos, figura por differentes vezes no quadro da navegação: nem foi este de certo o ponto principal que se teve em mira formulando este primeiro quesito.

O que convinha apresentar era o numero exacto de todas as embarcações da grande e pequena cabotagem, do trafico dos portos e rios, pertencentes a cada uma das provincias, perfeitamente discriminadas, a sua tonelagem e tripolação, para ter-se um conhecimento completo da importancia dos capitaes empregados nessa navegação, do pessoal que se acha a seu serviço e do modo como tem sido executadas as disposições legaes que regulão a organisação das equipagens. E estes esclarecimentos poder-se-hião encontrar com grande exactidão nas capitanias dos portos e nos tribunaes do commercio, se os trabalhos estatisticos tivessem sido organisados com mais regularidade e zelo.

Apezar porém da imperfeição dos dados colligidos, e da limitada confiança que me inspirão, servir-me-hei delles para não ser adiado ou demorado o exame de uma questão das mais importantes da actualidade, a que o Governo liga particular interesse; e por isso passo a apresentar no quadro seguinte o que pude reunir, relativamente ás embarcações que se empregão na cabotagem e trafico de portos e rios nas provincias que vão mencionadas:

PROVINCIAS.	CABOTAGEM. Embarcações á vela.	CABOTAGEM. Embarcações á vapor.	CABOTAGEM. Equipagem.	TRAFEGO DE PORTOS E RIOS. Embarcações á vela.	TRAFEGO DE PORTOS E RIOS. Embarcações á vapor.	TRAFEGO DE PORTOS E RIOS. Equipagem.
Maranhão........	15	2	205	357	4	1.210
Ceará...........	2	......	26	52	......	426
Alagôas..........	14	......	84	2.101	......	1.713
Sergipe.........	11	......	1.152	640	......	743
Bahia...........	79	4	664	3.228	8	9.126
Espirito Santo....	41	......	340	910		
Rio de Janeiro....	192	26	8.881	1.505	24	3.739
S. Paulo.........	2	1	51	13	1	
Santa Catharina...	47	......	235	355	......	1.355
Rio Grande do Sul.	60	......	819	1.663	16	2.987
	463	33	12.457	10.124	53	21.299

Este quadro não póde servir senão para dar uma idéa approximada de nossa navegação de cabotagem, e como base para ulteriores investigações.

E no intuito de completar, tanto quanto é possivel, o conhecimento dessa navegação, addicionarei a que se faz por vapor a cargo de diversas companhias subvencionadas pelo Estado, e por pequenos vapores de alguns negociantes e fazendeiros, do Sul ao Norte do Imperio, e na bahia desta Côrte; deixando de incluir a que tem lugar em alguns rios de diversas provincias, por não ter podido obter, e por não haverem esclarecimentos sufficientes nos Ministerios da Marinha e Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

A navegação a que me refiro faz-se por meio de 56 vapores com 18.995 toneladas, tripolados por 1.583 individuos, e está a cargo das diversas companhias mencionadas no quadro junto sob n.° 1.

Existe além disso: a *Companhia Nictherohy e Inhomerim*, formada pela fusão das Companhias Nictheroy e Inhomerim, que faz a navegeção dentro da bahia desta Capital entre diversos portos, com 13 vapores e 81 individuos de tripolação; a *Companhia Ferry*, que faz a navegação entre esta Côrte, S. Domingos e Nictheroy com 3 vapores; a de *Mauá*, entre o caes da Prainha na Côrte e o porto de Mauá, e que tem 3 vapores: a Companhia *União Nictherohyense*, que faz a

navegação regular, em dias alternados, entre esta Côrte e o porto de Sampaio, no rio Macacú, e diaria entre esta Côrte e a cidade de Magé, com escala por Paquetá. E bem assim mais 40 vapores particulares com 4.373 toneladas e 473 pessoas de tripolação, os quaes vão tambem detalhadamente relacionados no referido quadro.

Os mencionados 56 vapores, que navegão do norte ao sul do Imperio, constituem a grande cabotagem a vapor que possuimos, e que não deixa de ser importante em uma nação nas condições em que ainda se acha o Brasil; os outros devem ser considerados da pequena cabotagem e do trafico do porto. Não desconheço que é incompleta esta informação, é entretanto a melhor que por emquanto foi possivel organisar, e que será facil no futuro rectificar e ampliar, a fim de termos um quadro exacto de toda a nossa navegação a vapor.

Pelo que respeita ás soldadas que se pagão aos individuos que se empregão nos navios de cabotagem, varião ellas nas diversas provincias do Imperio, e aquellas que puderão ser colligidas das informações recebidas, constão dos mappas juntos sob n.os 2 e 3

II.

2.º Quesito.— Qual o numero de estaleiros existentes, se prosperão ou se estão estacionarios ou decadentes e os motivos que para isso tem influido.

3.º Quesito.—Quaes as embarcações do trafico da mesma cabotagem que tem sido construidas no estrangeiro e seu custo.

4.º Quesito.—Se as construcções de embarcações tem encarecido ou barateado e as causas desses resultados; e bem assim a especificação tão exacta, quanto seja possivel, do preço de cada tonelada de construcção comparado com os preços de estaleiros estrangeiros dos portos para onde se fação nessa Provincia maiores encommendas, ou que com ella tenhão mais frequentes e importantes relações commerciaes.

Tratando estes quesitos especialmente da construcção naval, pareceu-me conveniente reuni-los em um só grupo.

Constituindo as madeiras o principal artigo ou materia prima da construcção naval, e devendo ainda sê-lo por muitos annos, apezar dos esforços que se empregão na sua substituição pelo ferro por parte daquellas nações que não tendo grandes florestas á sua disposição precisão importa-las de paizes remotos,—tem sido objecto de particular attenção dos governos de todas as nações maritimas.

Nós, porém, comquanto esteja na consciencia publica, que devemos ser uma potencia maritima, não temos por emquanto posto em pratica todas as medidas que são precisas em um assumpto de que tanto depende a sorte futura de nossa marinha de guerra e mercante.

Possuindo ricas florestas das melhores madeiras de uma variedade e abundancia capazes de abastecer todos os estaleiros do Universo, importamos grandes quantidades das de Riga e de outros pontos da Europa, e vemos de dia a dia difficultarem-se as nossas construcções navaes pela carestia progressiva dessa materia prima, ou inutilisarem-se os navios pela deterioração rapida de madeiras cortadas sem regra e fóra de tempo.

Emquanto as madeiras em quantidade extraordinaria se achavão em lugares proximos, no littoral, á beira dos rios ou dos grandes caminhos, era facil explicar e relevar uma certa incuria e imprevidencia com que se derrubavão ricas e extensas matas seculares por meio de processos rudes e primitivos que difficultavão ou impedião a sua reproducção. A propria riqueza animava a prodigalidade.

Mas hoje que as circumstancias são differentes, que tem ellas já sido devastadas durante longos annos e que as madeiras mais empregadas na construcção naval só podem ser encontradas em lugares distantes e com grandes dispendios e difficuldades de transporte, torna-se indispensavel tomar providencias energicas que sirvão para conserva-las e impedir os abusos que por toda a parte se praticão, desbaratando uma das riquezas do paiz, e evitar que os nossos estaleiros, e principalmente os Arsenaes, deixem de proseguir nos seus trabalhos por falta dellas.

Presentemente, nem o nosso commercio deste artigo é proporcional á riqueza das matas que possuimos, nem a industria da construcção naval tem tomado força e incremento. Ao contrario, acha-se por toda a parte estacionaria, infesada ou decadente.

Quando, pois, se devêra esperar que com o desenvolvimento da navegação e do commercio, a industria da construcção naval mais se avantajasse, foi justamente quando ella se enfraqueceu e decahio.

Estudar as causas de uma tal situação e acudir-lhe com medidas apropriadas e perseverantes, me parece ser um dos objectos que mais devem merecer e preoccupar a solicitude do Governo Imperial pelo Ministerio da Marinha e da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Algumas idéas tem sem duvida já sido enunciadas no Parlamento nesse intuito, e tambem na imprensa; mas não se realizárão ainda; entretanto se forem reconsideradas e adaptadas ás necessidades actuaes, poderão ser de summo proveito para o paiz.

Entre esses trabalhos um existe que julgo dever lembrar, e vem a ser o projecto sobre a conservação das matas, apresentado á Camara dos Srs. Deputados em o anno de 1850, e a respeito do qual por vezes tem já sido chamada a attenção do Parlamento.

E porque uma analyse circumstanciada ácerca desta materia e o desenvolvimento dos principios adoptados nas legislações de outras nações maritimas excederião os limites deste trabalho, tratarei unicamente do que é especial á questão de cujo exame fui encarregado.

Assim que, para formar-se um juizo seguro a respeito do estado em que se acha no Brasil a industria da construcção naval e dos embaraços com que luta, a fim de poder-se melhor estudar os meios de dar-lhe impulso e animação,— parece-me conveniente tratar de cada uma das Provincias onde essa industria existe e daquellas que a não tem.

MARANHÃO.

Na capital só existem 5 estaleiros, os quaes pelo limitado numero de construcções novas tem ha 2 annos cahido em decadencia.

Essa decadencia é devida ao pequeno numero de embarcações empregadas actualmente na conducção de generos do interior da provincia, os quaes na mór parte são trazidos pelas barcaças da companhia fluvial por vapor da provincia. Não se tem, pois, construido embarcações novas e os estaleiros entretem-se quasi exclusivamente em reparos de menor ou maior monta.

A construcção de embarcações na capital, apesar de ser em pequena escala, tem encarecido. E' isso attribuido a carencia de operarios, e á subida do preço dos jornaes.

A construcção estrangeira é mais barata; mas se se attender á qualidade das madeiras empregadas pelo estrangeiro, ella se tornará mais cara, attenta a maior duração das que se empregão na provincia.

PIAUHY.

Existem na cidade da Parnahyba tres pequenos estaleiros onde se fazem pequenas embarcações do trafico do rio.

Os estaleiros não tem animação, não só pela muita indolencia dos operarios, mas devido ao limitado commercio da cidade.

F. 2

Possue entretanto optimas madeiras de construcção e tudo quanto é mister para bons estaleiros. No entender de alguns concorre para seu atrazo o estar a séde da Provincia na Theresina quando devia ser na cidade da Parnahyba.

CEARÁ.

Esta provincia não tem nem nunca teve estaleiros, talvez pela razão de falta de madeiras que possão ser facilmente conduzidas ao mercado; sendo que seus portos pouca animação podem offerecer á especulação de importantes construcções.

Apenas se tem construido alguns hiates, barcaças, lanchas e lanchões.

Se se tentasse fazer um navio de maiores dimensões, como por exemplo um hiate de 40 a 50 toneladas, calcula-se que não se poderia fabricar por menos de 180$000 por tonelada, ao passo que navios fabricados nos portos de Inglaterra para onde esta provincia entretem maiores relações commerciaes, se poderia obter, pregados e cavilhados de cobre, a razão de 151$000 por tonelada ingleza, isto é, £ 17 ao cambio de 27 d. por 1$000, equivalente a 112$000 por tonelada brasileira.

PARAHYBA DO NORTE.

Esta Provincia não possue estaleiros: as barcaças e jangadas de que usa na sua navegação são construidas independente delles.

PERNAMBUCO.

Tem 7 estaleiros; a saber: 3 na praia de S. José, 2 em Fóra de Portas, 2 em Santo Amaro. Fazem construcções de navios de alto bordo, alvarengas, lanchas, barcaças e vasos miudos.

Dispondo de limitadissimos capitaes, os seus proprietarios, com excepção do Barão do Livramento, não possuem depositos de madeiras, nem meio algum de facilitar o trabalho.

Tempo houve em que essa industria parecia dotada de vida e gozou de certa prosperidade, embora exercida em acanhados e toscos estabelecimentos denominados estaleiros do Forte do Mattos, Fóra de Portas, e Ribeira de S. José. Mas isto succedeu nos tempos coloniaes e nos annos que se seguirão immediatamente á Independencia, quando abundavão as madeiras e erão baratas a mão de obra, a alimentação, as casas; e quando era difficil, senão impossivel, a acquisição de vasos estrangeiros.

Hoje estão em decadencia, attribuida á carencia relativa de madeiras, á elevação dos salarios, á falta de capitaes e á desigualdade da luta com a industria estrangeira. Além disso ha a notar-se a repugnancia que na provincia se vota geralmente aos officios mecanicos, ainda os mais lucrativos.

ALAGÔAS.

Existem ao norte da capital 6 localidades cada uma das quaes tem um mestre carpinteiro e officiaes e onde se fabricão barcaças.

Ao sul tambem ha mestres carpinteiros e officiaes em 7 localidades, dos quaes alguns tem mais algumas habilitações e os outros apenas sabem construir barcaças: residem no Penedo, Juquiá, e S. Miguel de Campos.

De 1848 a 1849 fizerão-se 11 embarcações de coberta ou grande cabotagem. Attribue-se esse limitado numero de construcções á difficuldade na acquisição de madeiras, ao augmento do salarios e sobretudo ao pequeno desenvolvimento da navegação de grande cabotagem pelo diminuto interesse que ella dá e embaraços que os proprietarios encontrão no excessivo preço do custeio das embarcações.

Os carpinteiros e calafates empregão-se na construcção de barcaças, canoas e em fazer concertos. Não tendo emprego todo o anno, occupão-se tambem em outros serviços.

Póde-se por isso dizer que não existe propriamente um só estaleiro montado.

SERGIPE.

Tem 8 estaleiros que occupão-se na construcção de pequenas embarcações de boca aberta e em concertos.

Em alguns delles já se construirão embarcações de coberta de 100 a 200 toneladas; mas taes construcções se não fazem ha mais de 10 annos.

A decadencia em que se achão provém do pequeno desenvolvimento do commercio maritimo, da grande carestia de materiaes, da falta de concurrencia de operarios habilitados e do alto preço da mão de obra. Os mestres não possuem as habilitações precisas.

Calcula-se que o preço de cada tonelada de construcção não póde importar em menos de 110$000 até 200 toneladas, e menos em relação a maior capacidade de construcção.

A construcção no estrangeiro é muito mais barata.

BAHIA.

Na capital desde 1842 que se não construio navio algum.

Presentemente apenas se fazem pequenos barcos para a navegação costeira da provincia em alguns de seus portos do sul, como Porto Seguro, Ilhéos, Camamú, Cayrú e Valença.

Além do estaleiro do Arsenal de Marinha, existe mais na cidade 5, nos quaes ha muitos annos se não construem senão pequenas embarcações do trafico interno do porto.

Outro na povoação de Itapagipe onde apenas se fazem reparos de embarcações maiores e trabalha-se com imperfeição e preços excessivos.

Existem mais 24 na provincia onde não se fazem senão pequenas embarcações proprias só para a navegação interior ou das costas da provincia.

A construcção tem encarecido, e muito, devido a desproporção em que se achão os immensos recursos do paiz e o limitado numero de braços, para o que muito tem contribuido as epidemias.

A tonelada de construcção não custa menos de 100$000; é o triplo da estrangeira.

RIO DE JANEIRO.

No Rio de Janeiro existem 14 estaleiros constantes do mappa junto sob n.º 4

PARANAGUÁ.

Em Paranaguá não ha estaleiro algum, apenas se fazem pequenos concertos. Outr'ora havião alli e em Antonina desses estabelecimentos, nos quaes se construio crescido numero de navios de differentes dimensões e capacidade, tanto para o trafego do commercio local, como para satisfazer a encommendas de fóra, e por especulação de armadores que construião para vender. Constructores de reputação forão de Portugal; muitos navios ião fazer reparos e reconstruir, inclusive estrangeiros.

Para este estado lisongeiro concorrião diversas circumstancias;— prodigiosa abundancia das melhores madeiras, facilidade de conducção para o lugar do fabrico, boas proporções para estabelecimentos dessa ordem, modicos preços, franqueza e liberdade no exercicio da industria.

Além disso, cumpre observar, ha no littoral da provincia as melhores disposições para a vida do mar; e é tal, que lugares como as Ilhas do Mel e Cutinga, no districto de Paranaguá, tem a maxima parte de seus habitantes composta de maritimos; e d'ahi vem que as tripolações e mestres dos navios compõe-se de individuos naturaes do municipio.

Mas a concurrencia estrangeira de certa época em diante, apresentando navios mais baratos e mais perfeitos, tem desanimado e enfraquecido essa industria provincial. E por outro lado a Capitania do Porto aggrava consideravelmente esse estado de cousas por meio de uma inspecção restricta, com as suas licenças, matriculas, vistos repetidos, multas e outros incommodos e vexames.

A construcção tem encarecido e póde calcular-se em 300$000, pouco mais ou menos, o preço de cada tonelada de construcção, o qual, comparado com o do estrangeiro, dá em resultado um augmento de 40 a 50 % mais do que alli custa.

SANTA CATHARINA.

Tem um estaleiro, mas em decadencia: attribue-se isto ao desanimo do commercio e á compra de alguns navios estrangeiros.

As construcções tem encarecido por causa do encarecimento das madeiras; mas ainda assim são mais baratas do que na Côrte e no Rio Grande do Sul, podendo-se obter por um terço menos do que nesta ultima provincia. O custo de cada tonelada de construcção é de 80$000 a 100$000 para as embarcações de 50 a 150 toneladas, e 50$000 para as de 8 a 50 toneladas.

MATTO GROSSO.

Não ha estaleiro algum na provincia: tem-se entretanto construido nella, ainda que poucas, algumas lanchas e igarités: e se não se fazem mais, é porque o preço destas embarcações não fica em relação ao lucro que dellas se tira.

Algumas embarcações do uso da provincia tem sido feitas em Corrientes.

Havendo os vapores da companhia de navegação do Alto Paraguay absorvido as cargas e passageiros que alimentavão a navegação feita pelas canoas e igarités, tem diminuido a demanda destas embarcações e o seu preço, o qual todavia é ainda grande comparado com o de outras provincias do Imperio.

As tripolações constão de cinco a sete homens, segundo o seu porte, inclusive o Patrão ou Piloto: são todos livres e vencem a soldada de 40$ por viagem redonda de Corumbá a Cuyabá: outros porém, vencem, mensalmente de 15$ a 20$. As soldadas dos Pilotos regulão de 60$ a 80$ por viagem redonda.

Ha difficuldade em obter-se tripolações, e aquelles que a tem lutão com o pesado onus de adiantamentos de dinheiros feitos a cada um dos camaradas, chegando esses adiantamentos a 400$ e 500$ a cada um. Deste modo ficão os Indios como que escravisados, e são frequentes as transacções que se fazem com elles a fim de passarem do poder de uns para outros Patrões.

§

Por estes dados se reconhece que a industria da construcção naval não medra, e tende por assim dizer a extinguir-se, por causa da carestia das madeiras, elevação dos salarios, falta de capitaes, desigualdade na luta com o estrangeiro e indolencia dos habitantes em certas provincias; ao que em alguns lugares se aggregão os embaraços e vexames creados pelas capitanias dos portos.

Comquanto seja este quadro desagradavel e contriste o sentimento nacional, entendo que, bem longe de desanimar-nos, deve servir-nos de incentivo e aguilhão para promovermos com afinco o melhoramento de uma industria tão necessaria ao Estado.

A carestia e a imperfeição não são especiaes do Brasil na industria de que se trata.

Nações muito adiantadas nessa industria e na da navegação existem, onde as construcções são por preços muito superiores ás que se fazem em outras; sendo certo que nem sempre o grão de barateza das construcções está em relação com o desenvolvimento industrial, com a riqueza e a aptidão professional das nações maritimas.

Quando em 1848 se procedeu ao inquerito que devia esclarecer o Parlamento e o Governo Britannico e habilita-los a adoptar as medidas que forão tomadas em 1849 e 1854 e acabárão com o acto de navegação de Cromwell, forão avaliados os gastos de construcção em differentes paizes para um navio de 500 toneladas do seguinte modo:

Inglaterra.......	de 15 a 22	£	por tonelada.	
Estados-Unidos.	de 12 a 17	»	»	»
Hollanda.......	de 14	»	»	»
Dinamarca.....	de 12	»	»	»
Norwega...... ..	de 12	»	»	»
Bremen........	de 11	»	»	»
Suecia.........	de 11	»	»	»
Prussia........	de 9	»	e 10 sch	»
Finlandia..... .	de 8	»	e 10 sch	»

Diversas circumstancias concorrião para esta variedade de preços, que forão então profundamente assignaladas, mas que omittirei por brevidade.

Nos tempos actuaes, differenças continuão ainda a existir, como foi reconhecido no inquerito a que procedeu o anno passado o Governo Francez para conhecer o estado dessa industria no seu paiz, e tratar com perfeito conhecimento de causa de tomar as medidas mais convenientes aos interesses nacionaes.

« Por esse inquerito vê-se que os representantes dos portos francezes não tem senão uma mesma opinião a respeito do estado da construcção naval.

A construcção é lá mais cara do que a dos outros povos. Um navio construido no Canadá custa muito barato, mas a sua existencia é curta: uma embarcação cuja cavilhame é de teka, é de um preço muito mais elevado, porém a duração de um tal navio é de mais de 20 annos.

A inferioridade franceza explica-se por muitas causas. O ferro, que tende cada dia a entrar em maior proporção na architectura naval, paga-se em Inglaterra menos caro do que em França.

Alli se obtem tambem sem accrescimo de direitos de Alfandegas todos os objectos que servem para o armamento de um navio, e os constructores em suas relações com os operarios não tem outra lei a supportar senão a da offerta e da demanda.

Após o inquerito de 1847 faculdade foi dada ao commercio inglez de nacionalisar sem pagamento de direitos os navios comprados no estrangeiro, e elle aproveita-se de todas as occasiões favoraveis, apesar de seus immensos recursos, para augmentar por este meio seu material naval. Um navio construido em França em boas condições, da arqueação de 400 a 500 toneladas, custa de 400 a 500 francos a tonelada.

A differença entre estes dous preços é mais ou menos grande segundo o numero de sobresalentes que exige o armador. A duração media dos navios de 1.ª classe, aos quaes se applica este preço, não excede a 12 annos.

Os constructores do Tyne, na Inglaterra, varião seus preços, segundo a classificação que se quer obter no Loyd. Os navios para 13 annos, de 1.ª classe, pagão-se

137 francos por tonelada; para 10 annos 312 francos e 50 centimos; e para 8 annos 262 francos.

O Canadá fornece á Inglaterra navios de curta duração, é certo, mas muito menos caros do que os que ella construe no seu territorio.

Suas officinas estão completamente fornecidas de ferramentas, abastecidas de madeiras e materiaes, graças aos capitaes de que a Inglaterra dispõe.

Na America, nos estaleiros de Boston, de Baltimore, de New-York e de Delaware, obtem-se por preços de 25 a 30 °/ₒ inferiores aos da França e da Inglaterra (com excepção apenas do Canadá) os navios de media e de grande capacidade proprios para o longo curso.

Na Dinamarca, na Prussia, na Russia, onde a mão de obra custa menos que em França, construe-se com o pinheiro do solo, cuja rigidez e duração são afamadas, navios que, sem forro de metal, não custão senão de 130 a 140 francos a tonelada.

Póde-se acreditar, pelos preços referidos, que para a construcção dos navios de 1.ª classe não pagão os francezes mais caro que os inglezes; mas deve-se observar que os navios desta categoria construidos entre estes, com as madeiras compactas de suas possessões da India e da Africa, cavilhados e forrados de ferro e de cobre que elles empregão em uma maior proporção que os francezes, durão 18 e 20 annos, ao passo que a existencia dos francezes não excede a 12 annos termo medio Dahi uma differença a seu favor na somma affectada ao juro e á amortização, que faz desapparecer esta pretendida igualdade de preço. »

As circumstancias especiaes de cada povo devem, portanto, ser bem conhecidas e estudadas para se poder determinar e explicar as variedades nos preços de suas construcções navaes; sem que, como já ponderei, a modicidade ou elevação do preço das construcções sirva de thermometro seguro do grão de desenvolvimento das nações maritimas.

Assim é que o Canadá, a Suecia, a Dinamarca construem navios mais baratos que a Inglaterra e a França. Se em taes nações esses phenomenos se verificão, não é extraordinario que no Brasil ainda na infancia da industria da construcção naval se lute com grandes difficuldades e se vejão os estaleiros no estado em que presentemente se achão; porquanto todos os objectos precisos para os seus trabalhos são adquiridos no paiz por custosos preços, e dahi vem a carestia de nossas construcções.

Paiz novo que offerece abundantes meios de subsistencia, e onde o trabalho encontra nas cidades e villas renumeração facil em occupações menos penosas, não póde deixar de pagar salarios altos pelos serviços que são prestados na construcção naval, e assim contribuirem elles para torna-la mais cara do que na Europa ou em outros pontos da America.

Possuimos, é certo, as melhores madeiras, algumas das quaes incorruptiveis e inatacaveis pelo busano, como o putumujú, uma das mais lindas arvores de nossas florestas, que iguala a teka da Asia, e o jetahy preto. Póde-se até dizer que para cada peça especial do navio a natureza fecunda do Brasil predestinou um grupo de madeiras apropriadas.

Mas, infelizmente, algumas das melhores só se encontrão em pontos muito distantes e onde as difficuldades de transporte se augmentão de dia a dia, e a incuria dos habitantes, o barbaro systema de devastação e queimadas que ainda se segue, a facilidade de adquirir outras semelhantes do estrangeiro, e tambem um certo abandono em que por parte da administração publica tem estado um assumpto que é digno de toda a sua solicitude, conspirão para que não tiremos de nossas magestosas mattas todas as madeiras que nos são precisas para construcção naval, ou as tenhamos por preços elevadissimos.

Dahi resulta que em nossos estaleiros se emprega presentemente uma certa quantidade de pinho, que importamos da Russia, da Suecia, da Grã-Bretanha e dos Estados-Unidos; posto que nas provincias de Santa Catharina, de Minas Geraes, do Rio Grande do Sul e do Paraná cresça essa madeira, mas a sua cultura não se tem promovido, como tanto convinha.

Emquanto o Governo não regularisa o córte das madeiras, emquanto os meios de transporte se não facilitão, e até que se dê novo impulso e animação aos estaleiros nacionaes, fôra talvez acertado reduzir temporariamente a 20 °/ₒ os direitos de 30 °/ₒ que presentemente paga o pinho, á vista do consumo que tem em nossas construcções navaes.

Da mesma sorte conviria reduzir a 10 °/ₒ os direitos de 30 °/ₒ sobre as amarras, as ancoras, ancorotes, e fateixas; comquanto eu receie que essa reducção, se fôr aceita, irá no futuro de alguma sorte prejudicar um ramo de industria nacional, qual é o das fundições, mas presentemente esse prejuizo, a ter de dar-se, será diminuto.

A respeito dos tecidos para velames e cordoalhas, direi a V. Ex. que nutro o mais vivo desejo de ver animadas no paiz essas industrias, que podem vir a ser importantes dentro em pouco tempo, mas reconheço a conveniencia de facilitar aos navios nacionaes o uso dos mencionados artigos por commodos preços, promovendo desse modo os interesses de nossa navegação.

A cordoalha, como se sabe, paga pela tarifa em vigor, sendo de algodão, 1$200 a arroba, a razão de 30 °/ₒ. A de linho 1$500 e 1$800 a arroba, na mesma razão.

As lonas, meias lonas, e outros tecidos semelhantes para velame 120 réis a arroba—30 °/ₒ.

A estopa em bruto ou em rama 70 réis a @.—30 °/ₒ

O linho em fio 80 réis a ℔—30 °/ₒ

E estes artigos nos vem da Russia, da Grã-Bretanha, do Cairo, de Manilha e da Allemanha.

Entretanto nós possuimos vegetaes de que se póde extrahir o linho para a confecção das cordas e das lonas que se usão nos navios.

Temos, por exemplo, o *caroá*, que, segundo nosso abalisado naturalista Arruda, se encontra nos sertões de Pernambuco, Parahyba, Ceará, principalmente no sertão de Cariri de Fóra, Pajaú, e margens do rio S. Francisco. O linho que delle se faz é forte e proprio para cordoalhas, e até para panno grosso, supprindo o canhamo, ao qual se avantaja pela barateza e a enorme quantidade que a natureza produz sem necessidade de cultura; e consta que os habitantes do Rio S. Francisco tecem suas redes de pescar com o fio deste linho.

Além do caroá existe o *caraoatá*, denominado de rede, porque é delle que se tecem redes e tarrafas: o *ananaz branco*, o *carrapicho*, o *tucum*, e outras plantas.

No Amazonas ha a umbaubeira, e as fibras do grelo do muritizeiro, as do arbusto uassima, de que se fazem cordas que em duração e qualidades são reputadas superiores ás de linho e que são muito empregadas pelos indios na pesca e outros misteres.

A estopa no Amazonas extrahe-se da arvore tury e do castanheiro e serve para calafêto das embarcações da navegação do grande rio. Extrahe-se tambem, na mesma provincia, breu da arvore anani, que se emprega igualmente no calafêto dos navios. Na provincia de S. Paulo deve tambem existir essa, ou qualquer outra substancia resinosa que a possa substituir e ao alcatrão; e já durante o regimen colonial o Aviso de 13 de Março de 1809 mandava proceder nesta ultima Provincia ás convenientes investigações a esse respeito e lembrava que do Hyu se fazião archotes.

Nas provincias de Santa Catharina, e Rio Grande do Sul e na de S. Paulo procurou-se promover a cultura do canhamo e do linho. E na provincia da Bahia consta que na fabrica denominada—Todos os Santos—sita nas margens do rio Una, na cidade de Valença, se fazem lonas e meias lonas, de que se apresentárão bellas amostras na Exposição de Dezembro de 1861, e que tem já um grande consumo na navegação dessa provincia: mas, ao que parece, essas lonas são algum tanto pesadas e menos proprias talvez para a grande navegação

A natureza, portanto, que nos deu uma costa de 1.200 leguas, não olvidou-se de prodigalisar-nos as materias primas necessarias para a industria da

construcção naval e da navegação, que ha de um dia constituir-nos uma das primeiras potencias maritimas do globo. E para que nada faltasse, deu-nos o ferro e o carvão de pedra.

Mas tudo está por fazer—; são riquezas ainda não exploradas que não tiverão impulso, e menos ainda aperfeiçoamento. O que cumpre, pois, agora é que uma nova era surja para essas industrias, que se lhes dê estimulos e meios, e que haja perseverança e energia em promover seus mais vitaes interesses; pertencendo ao Ministerio da Marinha e ao da Agricultura a iniciativa das medidas mais apropriadas, a que o Ministerio da Fazenda póde e deve prestar o seu valioso auxilio.

Emquanto, porém, se não promovem essas medidas, emquanto não dão ellas os resultados desejados, convém, em meu humilde conceito, alguma cousa fazer em beneficio da navegação nacional.

Lembrei a reducção dos direitos sobre as ancoras, ancorotes, fateixas e amarras, sobre as lonas e cordoalhas; e accrescentarei que seria tambem acertado reduzir a 5 °/ₒ os direitos de 20 °/ₒ que paga o cobre que serve para forro dos navios.

Para remover alguns desses embaraços com que desde tempos mais remotos luta uma industria que proporciona ao Estado meios de defesa e segurança e de engrandecimento maritimo e commercial, forão já tomadas em diversas épocas tres medidas, a saber: os direitos de 15 °/ₒ lançados sobre a nacionalisação das embarcações construidas no estrangeiro; o premio á construcção naval; e os direitos differenciaes.

Occupar-me-hei por isso de cada uma dellas em particular.

§

Lei n.° 369 de 18 de Setembro de 1845.

Esta Lei estabeleceu um premio em favor da construcção naval: tratando, porém, de uma medida que faz objecto do 5.° quesito da circular de 24 de Setembro, reservarei a sua analyse para quando tiver de desenvolver esse quesito.

§

Direitos de 15 °/ₒ das embarcações estrangeiras que passão a nacionaes.

Com o fim de favorecer a industria da construcção naval foi estabelecido que pela compra e venda ou qualquer outra transferencia de embarcações estrangeiras que passassem a nacionaes se pagasse o imposto de 15 °/ₒ do seu valor (Lei de 15 de Novembro de 1831 art. 51 § 11. Regulamento de 30 de Maio de 1836 art. 86). E o Decreto n. 481 de 24 de Outubro de 1846 providenciou sobre os inconvenientes que resultavão da facilidade com que se vendião e comprávão nos portos do Brasil embarcações estrangeiras.

Hoje esta materia se acha regulada pelo Decreto de 19 de Setembro de 1860 arts. 674 a 681.

A importancia destes direitos arrecadados desde 1832 até 1859—60, foi o seguinte:

1832—33	4:402$500
1833—34	5:669$616
1834—35	8:273$950
1835—36	11:963$070
1836—37	14:874$108
1837—38	16:191$874
1838—39	26:041$212
1839—40	14:689$800
1840—41	18:692$630
1841—42	21:293$175
1842—43	36:972$331
	178:761$266
Transporte	178:761$266
1843—44	27:656$805
1844—45	34:877$187
1845—46	45:452$188
1846—47	48:239$703
1847—48	58:493$883
1848—49	57:428$397
1849—50	66:429$980
1850—51	15:494$989
1851—52	22:483$681
1852—53	12:452$981
1853—54	15:852$155
1854—55	23:359$065
1855—56	30:087$525
1856—57	16:409$252
1857—58	45:535$098
1858—59	31:197$644
1859—60	39:160$848
Total	768:472$647

No espaço, pois, de 28 exercicios produzio este imposto para o Thesouro uma receita de 768:472$647: mas aqui cumpre repetir a observação que já uma vez foi feita, de que essa renda augmentou justamente na época em que teve mais desenvolvimento o commercio de africanos, em consequencia dos muitos navios que forão comprados e expedidos para a Costa d'Africa a fim de empregarem-se nesse illicito trafico, e diminuio logo que houve uma repressão mais efficaz por parte do Governo Imperial.

Este imposto tem sido censurado como nimiamente gravoso e contrario aos preceitos e regras da sciencia, porque recahe sobre os capitaes e os destroe. E' elle, porém, admittido em algumas nações.

« Segundo já foi ponderado por um de nossos estadistas, em tres grupos se podem collocar as nações a respeito desta materia; umas que concedem franquia de direitos á nacionalisação de navios fabricados no estrangeiro; outras que impoem direitos baixos; e as que prohibem a nacionalisação.

Concedem isenção de direitos; a Gram-Bretanha, a Sardenha e a Toscana.

Impoem baixos direitos outras nações.

Prohibem a França, a Hespanha; a Hespanha porém exceptua desta regra os navios de ferro e os de madeira de mais de 400 toneladas.

A Sardenha até 1835 concedia a isenção de direitos á nacionalisação de navios estrangeiros com tenues direitos; posteriormente impoz os de 5 °/ₒ e em 1850 admittio de novo a isenção.

A Toscana sempre permittio a franquia de direitos.

Outras nações admittem modicos direitos. Uma dellas, Portugal, cobra de 600 réis ou 1$200 de nossa moeda, por tonelada, ou 1,3 °/ₒ, calculado sobre o valor de 90$000 por que se póde reputar o custo de cada tonelada de arqueação.

Vem depois desta a Hollanda: ella seguio o systema de prohibição até certa época, até 1849; posteriormente foi proposto o levantamento da prohibição, e os direitos de 1 °/ₒ sobre o valor do navio; mas no parlamento, em virtude da grande opposição dos interessados, este direito foi fixado na razão de 4 °/ₒ *ad valorem*.

Os Estados-Unidos arrecadão 30 °/ₒ.

A Belgica, cuja historia é semelhante á nossa, para fomentar a sua navegação e commercio directo para o estrangeiro estabeleceu companhias concedendo-lhes ao mesmo tempo subsidios, favores e premios aos navios que fizessem a navegação de seus portos para alguns pontos do Brasil, do Mexico, da Asia, etc. Para fomentar ainda essa navegação concedeu premios por cada tonelada de arqueação de navios construidos nos seus estaleiros. Ella não pirmittia a nacionalisação de navios fabricados no estrangeiro. Ao depois, em 1844, levantou a prohibição e creou o direito de 30 francos por tonelada, e em 1848 o reduzio a 15 francos, o que equivale a pouco mais de 4 °/ₒ sobre cada tonelada, a razão de 360 francos por tonelada nesse paiz.

No ultimo grupo se achão collocadas a França e a Hespanha; mas a Hespanha, reconhecendo a necessidade de promover a navegação por vapor, e mesmo a alta navegação, excluio da prohibição todos os navios de madeira de mais de 400 toneladas, e os de ferro de qualquer dimensão ou capacidade, impondo sobre a nacionalisação destes os diminutos direitos de 53 reales por tonelada, ou 4$800, ou 5 ½ % sobre o seu valor, calculado na razão de 90$, e os daquelles 127 reales por tonelada, promovendo ou facilitando assim a nacionalisação dos navios estrangeiros de ferro, cuja construcção não se poderia dar nos seus estabelecimentos. »

Com quanto, como observei, seja por algumas pessoas contestada a conveniencia deste imposto, não me parece necessario nem talvez util desde já a sua revogação.

E porque não tenho em vista fazendo menção delle senão rememora-lo rapidamente como uma das medidas empregadas com o fim de proteger e animar os estaleiros nacionaes, limitar-me-hei ás considerações que acabo de apresentar.

§

DIREITOS DIFFERENCIAES.

Forão tambem empregados os direitos differenciaes como medida conveniente para proteger a navegação nacional.

Autorisado o Governo para estabelece-los pelo Decreto n.° 376 de 12 de Agosto de 1844 arts. 20 e 21, e estabelecidos effectivamente em virtude do Decreto n.° 536 do 1.° de Outubro de 1847, forão esses direitos abolidos pelo Decreto de 4 de Maio de 1849 á vista das complicações que suscitárão.

Esta politica commercial foi adoptada pelo Governo Imperial por circumstancias especiaes, que forão communicadas ás Camaras legislativas.

Tendo espirado os tratados de commercio, que tanto nos prejudicárão, o Governo cuidou logo de organisar uma tarifa de alfandegas: e tomando a peito encargo de tanta magnitude, era natural que não o fizesse sem attender ao modo como erão taxados os generos de producção brasileira, e a nossa navegação de longo curso pelos governos dos paizes que entretinhão comnosco mais extensas e frequentes relações commerciaes. E assim o praticou.

Apresentando o Ministro da Fazenda no seu Relatorio de 1845 a justificação do systema da tarifa que adoptára como conveniente, quando tratou da parte relativa aos direitos differenciaes, expressou-se deste modo:

Todas as nações são igualadas nos onus, e todas são igualadas nos favores; nenhuma paga taxa maior ou menor por ser desta ou daquella origem; nenhuma paga mais, ou deixa de ser admittida, porque não vem directamente do porto da nação productora, ou em seus navios. Sim, eu não quiz fazer por ora distincção alguma entre commercio directo, e commercio indirecto, não porque julgue que essa distincção não deva ser adoptada mais dia menos dia, mas porque por ora não temos navios, e precisamos muito delles; e porque emfim quiz ter toda a attenção com a marinha mercante dos Estados-Unidos da America do Norte, cujo commercio é para nós da maior vantagem. Entretanto ha praticas em algumas nações estrangeiras, ha mesmo leis tão iniquas contra a nossa producção e commercio, a que eu não podia deixar de dar a attenção a mais seria, sob pena de abandonar inteiramente os interesses mais vitaes do Imperio.

Algumas nações ainda fazem distincção, para a imposição dos direitos, entre generos estrangeiros conduzidos a seus portos em navio estrangeiro, e genero estrangeiro conduzido a seus portos em navios nacionaes. Outras nações ha que carregão sobre nossos generos maiores direitos do que em identicos de qualquer outra nação estrangeira, pelo principio, que não nego a outros respeitos, de ser producção de escravos. Ao menos é assim que procedeu em o anno passado o Parlamento Inglez sob a administração de Mr. Peel, e seus collegas, fazendo baixar os direitos do assucar da China, Manilha, etc., a 34 sh. e 50 %, entretanto que conservou os direitos sobre os do Brasil elevados a 63 sh. e 50 %, e sobre o de procedencia de suas colonias em 24 sh.

A tão iniquas differenças, e desigualdades, que em geral se podem dizer á lei das nações a nosso respeito, cumpria responder com a represalia, e foi o que fiz nos arts. 20 e 21 do Regulamento. Minha intenção é, pelo que respeita á differença de direitos estabelecida por causa da nacionalidade do navio, mandar que a mesma differença se observe a respeito das mercadorias dessas nações quando transportadas em navio nacional e quando transportadas em navio estrangeiro: e pelo que respeita á differença de direitos por outro qualquer motivo, carregar na mercadoria, que mais importar em nossos portos a nação que a impuzer, um direito tal, que a torne inferior ás outras nações em nosso mercado.

As manufacturas de algodão de Inglaterra, cuja importação no Brasil monta a perto de milhão e meio de libras, terão de pagar o que a Gram-Bretanha carrega em seus portos no nosso assucar. »

Este mesmo systema de direitos differenciaes servio de base ao projecto de tratado com o Zollwerein, que foi V. Ex. encarregado de negociar e que não produzio o desejado resultado por motivos que forão expostos pelo Ministro das relações exteriores da Prussia, os quaes de certo por maneira alguma prejudicárão o alto conceito da negociação.

E com quanto julgasse o Governo acertado em 1849 acabar com esses direitos, constituem elles entretanto um meio que continuão a empregar e estão ainda empregando muitos paizes, ou seja como systema commercial estabelecido para favorecer a navegação nacional, ou seja como represalia.

Assim por exemplo, (e segundo alguns dados officiaes colligidos pelo Governo Inglez) em Dantzig, na Prussia, os navios das nações privilegiadas, taes como a Inglaterra, a Hollanda, a Dinamarca, a Belgica, a Suecia, a Norwega, os Estados da Allemanha, a Russia, Portugal, Napoles e a America do Norte pagão os mesmos direitos que os nacionaes: os navios das nações não privilegiadas, isto é, a França, a Sardenha, a America do Sul, pagão o dobro dos direitos de porto.

Em Archangel, na Russia, os navios inglezes e russos pagão os mesmos direitos, mas os outros navios estrangeiros supportão direitos mais elevados. E aqui cumpre observar, que é concedido nas alfandegas desta nação um drawback de 15 % sobre os cafés importados directamente do Brasil em navios russos.

Nos Estados-Unidos, os navios procedentes da Hespanha ou das Colonias hespanholas, além do direito differencial de 10 %, tem a pagar um direito de tonelagem de 5 % por tonelada. Em Richmond, na mesma nação, não pagão os navios inglezes direitos differenciaes, mas outros pagão direitos que varião.

Poderia citar outros exemplos, mas estes me parecem sufficientes.

Entretanto, no presente estado de nossas relações commerciaes, não seria, a meu ver, conveniente restabelecer semelhante systema.

§

O Regulamento de 19 de Setembro de 1860, de accordo com a Lei n. 586 de 6 de Setembro de 1850 art. 9.°, e com o fim de tambem beneficiar a construcção nacional, determina no art. 671 § unico, que sejão isentas da meia siza da venda das embarcações todas aquellas que sahirem do estaleiro, que ainda não tiverem feito viagem.

§

Além das medidas que acabo de mencionar, consagradas em leis e decretos e destinadas a animar

e a favorecer a industria da construcção naval e da navegação, varios projectos forão apresentados á consideração do parlamento.

Assim que, na sessão do Senado do anno de 1826 o Visconde de Paranaguá (ao depois Marquez do mesmo titulo) apresentou um projecto para promover a construcção dos navios da marinha mercante e bem assim a navegação: esse projecto, como confessou o seu proprio autor, era uma imitação do acto de navegação de Cromwell adaptado ás necessidades e circumstancias especiaes do Brasil.

Eis-aqui as principaes de suas disposições:

Art. 1.° As madeiras de construcção, ou para fabrico dos navios, sendo produzidas no Brasil, serão isentas de direitos de entrada ou qualquer emolumento.

Art. 2.° Tudo o que fôr necessario para o trabalho, preparo, sobresalente, provisões e uso do navio, ou navios que sahir ou sahirem em viagem, será livre de direitos e de qualquer emolumento, provada que seja na Alfandega a referida necessidade e uso.

Art. 3.° Ficão isentas de direitos de entrada todas e quaesquer materias brutas necessarias para a construcção dos navios, e bem assim lonas, brins, antenas, ancoras, amarras e cabos, que vierem de portos estrangeiros em navios ou embarcações brasileiras, por tempo de 10 annos contados da publicação do presente Decreto.

Art. 4.° Os navios que d'ora em diante se construirem no Imperio do Brasil, gozarão do privilegio de isenção de direitos da primeira carga que exportarem.

Art. 5.° Na venda dos navios, antes da sua primeira viagem não se pagará direito algum: e dahi por diante em todas as mais vendas que se fizerem só se pagará 5% em toda e qualquer parte do Imperio do Brasil.

Art. 6.° As licenças para córtes de madeiras de construcção, e marca de estaleiro, e bater estaca, serão gratuitas inteiramente.

Art. 7.° Não serão considerados navios brasileiros os cascos ou navios de construcção estrangeira, excepto os apresados por navio brasileiro e sentenciados pelo tribunal competente, ou quando por naufragio nas costas do Brasil, varação, ou julgados incapazes de navegar, forem comprados por cidadão brasileiro, e soffrerem concerto em que se despenda mais do dobro do seu valor, depois do sinistro ou sentença. Igualmente se não considerão navios brasileiros os construidos no Brasil, que tiverem sido apresados, ou cahirem no poder do inimigo. Os navios, porém, de construcção estrangeira, que forem de propriedade brasileira ao tempo da publicação do presente Decreto, serão considerados como de construcção brasileira.

Art. 9.° Pelas matriculas da equipagem, inclusos os carpinteiros e calafates, se pagará sómente o emolumento de 40 réis por cada pessoa, em favor do escrivão respectivo. Não haverá mais do que uma matricula em cada viagem, e esta se fará na Intendencia da Marinha, ou na camara do lugar, onde não houver tal intendencia.

Art. 10. Não será admittido para Capitão ou Mestre de qualquer navio ou embarcação brasileira, e como tal registrada, individuo algum que não seja cidadão brasileiro.

Art. 14. São considerados marinheiros brasileiros os marinheiros portuguezes que se alistarem nos navios brasileiros; os escravos pertencentes aos subditos brasileiros; e todos e quaesquer estrangeiros, que tiverem servido nos navios de guerra do Imperio do Brasil por tempo de dous annos.

Art. 15. Os marinheiros dos navios em mais de meia carga, não poderão ser recrutados para o serviço da Armada, emquanto houverem marinheiros de navios descarregados surtos no mesmo porto.

Na mesma sessão o referido Senador apresentou outro projecto tendente a promover o augmento da marinhagem.

§

Na sessão da Camara dos Deputados de 20 de Julho de 1835 o Sr. Hollanda Cavalcanti (ao depois Visconde de Albuquerque) em um projecto que apresentou contendo providencias para o Pará, incluio a seguinte disposição:

Art. 1.° O Governo é acreditado na quantia de mil contos de réis em moeda de ouro ou prata, para as seguintes applicações na Provincia do Pará:

1.ª Ao estabelecimento de estaleiros de construcção naval em que possão ser empregados até cem artifices e 400 aprendizes, ou serventes livres; os artifices e serventes poderão não ser brasileiros; mas não serão escravos, nem africanos. Estes estaleiros terão por principal objecto a preparação de madeiras de construcção naval e a construcção de embarcações.

§

Na sessão da Camara dos Deputados de 18 de Julho de 1846, o Ministro da Marinha o Sr. Hollanda Cavalcanti apresentou a seguinte proposta:

Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação.

Já de longos annos se tem reconhecido a ausencia de compillação de doutrinas que devessem formar entre nós um acto de navegação: o nosso commercio externo a falta delle não se póde estabelecer; e o mesmo de cabotagem soffre infinitamente pelo mesmo motivo: existe em todos os animos a convicção desta verdade, e é ella mesmo que induzio Sua Magestade o Imperador para que, emquanto se não organisa definitivamente um acto de navegação, vos presente, Senhores, a seguinte

PROPOSTA.

Art. 1.° Os individuos empregados no alto mar, costas e rios, em embarcações nacionaes, serão reputados brasileiros, para o serviço da marinha de guerra e mercante. Aos que servirem por 3 annos na marinha de guerra se passará carta de naturalisação.

Art. 2.° Nenhuma embarcação estrangeira poderá ser empregada no serviço dos portos, bahias e rios.

Art. 3.° Nos navios e barcos de cabotagem não será permittido matricular escravos em numero maior do que a metade da tripolação. Todo o capitão ou mestre de barco, em que se reconhecer que ha mais escravos do que o numero permittido, soffrerá em cada viagem, em que isto se verificar, a multa de 400$ por cada escravo que de mais tiver a seu bordo.

Art. 4.° Todas as embarcações nacionaes de 50 até 200 toneladas, serão obrigadas a ter sempre um praticante de piloto, livre, menor de 18 annos: as de 200 a 400 toneladas dous praticantes; as de 400, e de maior porte, tres praticantes.

Art. 5.° Estes praticantes de piloto serão livres de todo o recrutamento.

Art. 6.° Todo o navio brasileiro, tripolado inteiramente por homens livres, será isento dos direitos de ancoragem (*) em todos os portos do Imperio.

Art. 7.° Igual isenção terá todo o navio estrangeiro que conduzir cinco homens de mar, para se matricularem no serviço das embarcações nacionaes.

Art. 8.° O serviço da armada nacional será feito pelo corpo de imperiaes marinheiros; e, sendo necessario, por destacamentos, tirados por escala das classes alistadas nas capitanias dos portos, conforme o disposto no art. 2.° do Decreto de 14 de Agosto de 1845; cessando, nos lugares em que houverem capitanias de portos, o recrutamento forçado para a armada.

Art. 9.° Um Regulamento especial marcará o tempo de serviço dos marinheiros destacados na esquadra.

Art. 10. Haverá em cada porto do Imperio uma autoridade encarregada de proteger os homens do mar.

Art. 11. O Governo é autorisado para regular a nacionalidade dos navios brasileiros, segundo melhor convier ao desenvolvimento da marinha nacional.

Palacio do Rio de Janeiro em 17 de Julho de 1846. — *A. F. de P. H. Cavalcanti de Albuquerque.*

(*) Hoje, como se sabe, os navios de cabotagem não pagão ancoragem, em virtude do Decreto n.° 928 de 5 de Março de 1852.

§

Na mesma sessão de 18 de Julho, o Sr. Sousa Martins apresentou sobre o mesmo assumpto outro projecto, que não transcreverei por causa de sua grande extensão, mas que se encontra na collecção das Actas da referida Camara dos Srs. Deputados da sessão de 18 de Julho de 1846 a pag. 408 e seguintes.

§

Na sessão da mesma Camara de 4 de Agosto do referido anno de 1846, as commissões reunidas de marinha e guerra e diplomacia apresentárão, nos mesmos termos, convertida em projecto de Lei, para ser discutida, a mencionada proposta do Governo pela repartição da marinha.

§

Na sessão da referida Camara do anno de 1848, foi apresentado outro projecto nestes termos:

A Assembléa Geral Legislativa resolve:

Art. 1.° Fica isento de todo o serviço da guarda nacional, (*) apezar de que nella tenha sido qualificado, o brasileiro que compuzer a equipagem de qualquer embarcação, que se empregue no commercio de cabotagem; ou na pesca de barra fóra, e em fazer em alto mar carregamento dos productos della.

Art. 2.° Toda e qualquer embarcação, de que trata o art. 1.°, que tiver sido construida em estaleiro nacional, e que se apresentar tripolada por dous terços pelo menos de brasileirros livres, terá em favor a isenção de metade dos direitos de ancoragem, e de outros que a titulo de despacho maritimo deva pagar.

Art. 3.° O Governo, em regulamento proprio, dará as providencias, para que taes isenções se não tornem illusorias ou abusivas, e aos guardas nacionaes fará dar titulos gratuitos de sua isenção, com todas as declarações necessarias, os quaes poderão ser revistos ou renovados em certos prazos nunca menores de 6 mezes.

Sala das sessões, 17 de Junho de 1848. —*J. A. Gomes de Menezes.*

§

Na sessão de 8 de Março de 1850 foi mais apresentado o seguinte projecto:

A Assembléa Geral Legislativa resolve:

Artigo unico. Ficão isentos do recrutamento, salvo nos casos de guerra, os marinheiros effectivamente empregados nas embarcações mercantes: e bem assim do serviço da guarda nacional os operarios de construcção naval.

Ficão revogadas quaesquer disposisções em contrario.

Paço da Camara dos Deputados, 8 de Março de 1850. —*B. A. N. de Azambuja.*

III.

5.° Quesito. — Quantas embarcações se empregão na pequena pescaria e na de barra fóra, o estado em que se acha essa industria e as medidas que sejão reputadas mais convenientes para anima-la

MARANHÃO.

Empregão-se na capital 58 canoas e cascos que por suas pequenas dimensões não podem pescar barra fóra ou costa. Nenhum progresso tem tido esta industria. Os individuos que della fazem profissão habitual são os da classe mais pobre da capital, e por isso faltos de meios não podem deixar o pessimo systema até hoje empregado. Só por meio de associação poderá prosperar essa industria, a menos que o Governo Imperial lhe não preste toda a protecção de que carece.

PIAUHY.

A pescaria limita-se apenas á dos curraes nos rios e á que é feita com pequenas tarrafas ou grozeiras. Não ha industria alguma neste genero, já pela indolencia dos habitantes, já pela falta do uso de jangadas em que poderia ter lugar a pescaria de barra fóra, visto ser a costa muito agitada pelos ventos e mares; além disso é o littoral da Provincia apenas de 12 milhas.

CEARÁ.

A pesca é feita nesta Provincia por jangadas e canoas, que pelo seu tamanho mal servem a outros usos da vida do mar; porém é tal o habito, que com facilidade não se poderão melhorar os meios empregados pelos individuos que exercem semelhante industria.

E' de presumir que viesse a prosperar entre nós essa industria, se por ventura se désse a incorporação de alguma companhia que com maiores recursos lançasse mão de outros meios mais vantajosos que as forças individuaes de um especulador não comportão, pois que toda a costa da Provincia abunda em pescado, especialmente a barra do Acaracú, d'onde em outros tempos se exportou grande quantidade de camoropim, e ainda se exporta em menor escala.

E' de suppor mesmo que a animação por meio de premios ás pescarias, não só daria incremento á industria, como augmentaria a população maritima, assim como a população costeira.

Compõe-se o material empregado no serviço da pesca maritima fóra da barra de 263 jangadas, e dentro dos portos de 133 canoas tripoladas por 792 pessoas livres e dous escravos, incluindo no numero destas embarcações e tripolações as occupadas promiscuamente na navegação fluvial.

Em geral os individuos que se empregão nesta industria passão uma vida pouco agradavel e quasi miseravel; mas isto pelo modo pouco lucrativo por que empregão suas forças isoladas.

Não existem dados seguros nem approximados do producto regular da pesca, já porque ignorão aquelles mesmos que a praticão, já por que o peixe, que quasi todo é consumido no lugar, passa por diversas mãos de compradores ou atravessadores, de sorte que nem aquelles, nem estes sabem o valor de sua producção annual.

Além da pesca a corso nas jangadas e canoas faz-se em curraes e rede, hoje bastante reduzidos;

(*) As Instrucções de 10 de Julho de 1822, (que estão ainda em vigor Decreto n.° 2.171 do 1.° de Maio de 1858) isentão do recrutamento os pescadores, uma vez que effectivamente se empreguem nessa industria e tenhão bom comportamento; e bem assim os marinheiros, grumetes e moços, que se acharem embarcados, ou matriculados; e os arraes effectivos de barcos de conduzir mantimentos, ou outros generos.

O Decreto n.° 447 de 19 de Maio de 1846, art. 68, isenta da guarda nacional, e dos mais onus civis, todos os empregados na vida do mar; mas sujeita-os ao serviço naval da marinha de guerra, todas as vezes que fôr necessario, e segundo suas circumstancias. E a lei de 19 de Setembro de 1850 art. 10, e o Decreto n.° 722 de 25 de Outubro do mesmo anno, art. 17, exceptuão do alistamento da guarda nacional os individuos matriculados nas capitanias dos portos conforme as condições que estabelecerem os regulamentos do Governo. Mas o Decreto n.° 1.591 de 14 de Abril de 1855, que mandou observar as Instrucções por que deve ser feito o alistamento de voluntarios e recrutas para o serviço da Armada, sujeita, no art. 26 § 2.°, ao recrutamento — todos os cidadãos brasileiros que, em conformidade do Regulamento de 19 de Maio de 1846, devem ser matriculados nas capitanias de portos, ainda que se tenhão alistado na guarda nacional, da qual são isentos, bem como dos mais onus civis, em virtude do mesmo Regulamento, e da Lei de 19 de Setembro de 1850. E no art. 27 só exceptua os menores de 18 annos que estiverem effectivamente empregados como praticantes em navios mercantes nacionaes: os calafates e carpinteiros, e os patrões ou arraes effectivos de barcos nacionaes que se empregarem em conduzir mantimentos ou na pesca.

tanto pelo Imposto Provincial que durou até o anno de 1862, de 20$000 por cada curral na costa, e 10$000 nos rios, e o mesmo por cada rede; como por causa das exigencias dos regulamentos dos portos, que prohibem em certos lugares e condições.

Existem hoje na costa da Provincia 173 curraes.

Tomando-se todavia por base, para um calculo da producção da pesca o valor do dizimo arrecadado por arrematação na respectiva estação provincial, e suppondo que os arrematantes lucrão pelo menos outro tanto, tem-se o seguinte calculo presumivel do valor dessa industria maritima:

VALOR PRESUMIVEL NA RAZÃO DE 5 %.

Imposto arrecadado.

Annos.		Por quinquennio......	Medio annual.
1845......	78:600$000		
1846......	84:200$000		
1847......	88:000$000	.. 448:120$000..	89:624$000.
1848......	103:600$000		
1849......	93:720$000		
1850......	111:880$000		
1851......	104:800$000		
1852......	89:200$000	.. 501:320$000..	100:264$000.
1853......	95:480$000		
1854......	99:960$000		
1855......	96:000$000		
1856......	133:520$000		
1857......	139:920$000	.. 729:200$000..	145:840$000.
1858......	179:880$000		
1859......	179:880$000		
1860......	213:920$000	....	213:920$000.

Destes algarismos tirados do valor do imposto sobre o pescado, vê-se que no 1.º quinquennio do periodo de 16 annos o termo medio annual foi de 89 contos, no 2.º de 100 contos, e no ultimo de 145. Ainda no anno de 1860 foi de 213 contos; o que prova, ou augmento do valor da producção, ou melhor arrecadação do imposto.

RIO GRANDE DO NORTE.

Na capital empregão-se 15 jangadas na pescaria de barra fóra, e em todo o littoral 152 no anno passado.

Pouca ou nenhuma animação existe em semelhante industria, ; sendo necessario empregar-se, como se tem empregado, meios energicos para obrigar os pescadores a fazerem uso da vida a que se dedicão. E para que ella progrida deve ser abolido não só o imposto do dizimo, como o provincial a que está sujeita.

PARAHYBA.

O numero das embarcações que se empregão na pequena pescaria é de 120 canoas em toda a Provincia, e o de barra fóra 160 jangadas. Esta industria está estacionaria. As medidas mais convenientes para anima-la serião as que tendessem a obrigar os pescadores ao trabalho tirando-os da ociosidade em que vivem, e alguma isenção como a do recrutamento e a abolição dos curraes de pescaria do fundo.

PERNAMBUCO.

A pesca é feita por meio de jangadas, de barra fóra, e pequenas canoas nos rios.

A população que a ella se dedica está habituada a esse systema e não o abandonará facilmente, do que resulta que nenhum melhoramento tem tido.

Uma pequena companhia tentou fazer a pesca por meio de dous barcos apropriados e grandes redes, mas naufragou nos primeiros ensaios.

Empregão-se na de barra fóra 148 jangadas com 415 pessoas, as quaes se applicão tambem á navegação fluvial. Nestes ultimos tempos duas tentativas para a introducção de processos menos primitivos de pescaria tem abortado; e o seu insuccesso se attribue a' terem sido empresas a que se arriscárão estrangeiros sem o conhecimento pratico de nossas costas, das paragens mais piscosas dellas, e sem os capitaes necessarios para affrontar as difficuldades do tirocinio.

A medida mais proficua para anima-la, consiste na creação de companhias de pesca, não em larga escala, e no intuito a principio de travar combate com a industria estrangeira, porque isto traria com certeza o naufragio, mas de abastecer o mercado sufficientemente de peixe fresco e de boa qualidade, o que no correr do tempo acabaria, senão por excluir o bacalháu do nosso mercado, ao menos por diminuir-lhe a importação, em proveito das populações disseminadas pelo littoral e da salubridade publica.

Alargando a pouco e pouco as suas operações, taes companhias poderião entregar-se igualmente á salga do producto excedente do consumo diario, e supprir o interior, que, condemnado exclusivamente ao uso do bacalháo de Terra Nova, se apressaria a preferir-lhe o supprimento nacional, outra alimentação mais variada, mais saborosa, mais suculenta e sã.

ALAGOAS.

Empregão-se na pescaria ao longo da costa 272 jangadas com 272 pescadores.

Nenhum desenvolvimento tem tido e nem poderá ter essa industria em quanto forem permittidos os curraes e outras armadilhas, que, além de prejudiciaes á navegação, trazem comsigo a indolencia, por isso que esse meio é o mais facil de conseguir-se o peixe sem outro trabalho mais do que apanha-lo no curral; e fazem com que essa industria, que no futuro poderia ser de grande vantagem á marinha mercante, esteja tão desanimada, e seja a principal causa da deterioração dos portos da Provincia, rios e lagoas.

SERGIPE.

Pescaria de barra fóra quasi que se não faz actualmente nesta Provincia. Ha tempos que esta pescaria foi emprehendida por alguns pequenos barcos de coberta; mas esta empresa ficou desanimada e decahio em consequencia das difficuldades que encontrou e da falta de perseverança em vence-las. Essas difficuldades consistem na grande correnteza das aguas, nos parceis e irregularidade do fundo dos recifes, irregularidade que, fazendo entalar as ancoras nos mesmos recifes, ao passo que as fortes correntezas arrastão as embarcações, dá lugar a que, cortadas as amarras de cabos ou de ferro, não possão ellas aferrar sobre os recifes, para fazerem a pescaria sobre elles, que aliás são abundantes de excellente peixe.

A' capa é isso impraticavel por causa da força da correnteza das aguas sobre parceis muito estreitos. Apenas 8 jangadas se empregão nesse serviço.

Nos rios é ella feita em curraes, e o que produz não chega para o consumo. Nesta occupão-se 300 canoas e mais de 400 pessoas livres.

BAHIA.

Na pequena pescaria empregão-se 1.930 canoas, que nos portos ou nas suas proximidades pescão para fornecer o mercado quotidiano das cidades e villas do littoral. Além disso mais 93 baleeiras e 26 botes, que occupão-se na pesca da balêa na época propria de cada anno, que é de Junho a fins de Novembro.

Existem tambem certas embarcações da pesca das garoupas que se faz nos parceis dos Abrolhos e pertencem pela mór parte á villa de Porto Seguro: e se

o peixe fosse melhor preparado, poderiamos dispensar o bacalháo.

Como unica medida para desenvolver este ramo da navegação—ha o promover-se a formação de companhias por acções que o explorassem.

PARANÁ.

A pescaria limita-se ao interior da Provincia e é exercida apenas por 132 individuos em 97 pequenas canoas. Nenhuma medida ha a lembrar para tira-la do estado em que se acha, á vista da indolencia e nenhuma ambição dos individuos que nella se empregão.

SANTA CATHARINA.

Empregão-se na pescaria 14 baleeiras, e 20 canoas, tripoladas por 82 individuos livres nacionaes e 8 estrangeiros.

§

Destes dados reunidos resulta que empregão-se na pescaria das mencionadas Provincias 1.018 jangadas, 2.658 canoas, 26 botes, 107 baleeiras, tripoladas por 2.093 individuos nacionaes, 8 estrangeiros e 2 escravos.

§

O Governo Imperial, sob a iniciativa de um projecto apresentado por V. Ex., e convertido na Lei n.º 876 de 10 de Setembro de 1856, foi autorisado a promover a incorporação de companhias para a pesca, salga e sécca de peixe no littoral e rios do Imperio.

Comquanto não possua dados officiaes que me habilitem a informar com exacção a V. Ex. acerca dos resultados que se tem obtido da execução dessa Lei, consta-me que se não considerão sufficientes os favores que ella concede. Todavia o Decreto n.º 1.951 do 1.º de Agosto de 1857 autorisou a incorporação e approvou os estatutos da Companhia Nereida, que tinha por fim exercer a industria da pesca e salga de peixe entre o Rio de Janeiro e os Abrolhos.

O Decreto n.º 1.953 de 5 de Agosto de 1857 autorisou a incorporação e approvou os estatutos da Companhia organisada na capital da Provincia do Pará, com o fim de abastecer de peixe fresco, secco e salgado o mercado da mesma capital: e o Decreto n.º 2.135 de 27 de Março de 1858 elevou a 100 contos o capital desta Companhia.

Com o fim de tambem regularisar esta industria, o Decreto n.º 2.756 de 27 de Fevereiro de 1861 estabelece regras sobre a construcção e conservação de curraes de peixe, nas costas, portos e outras aguas navegaveis do Imperio.

IV.

6.º QUESITO. — Quantas embarcações forão construidas durante o regimen da Lei n.º 369 de 18 de Setembro de 1845; quantas se construirão depois de sua revogação.

7.º QUESITO.—Quaes as vantagens que resultárão dessa lei, e que providencias serião proveitosas para torna-los mais efficazes, se fosse restabelecida a sua disposição.

A Lei citada n.º 369 de 18 de Setembro de 1845, no art. 36, expressa-se deste modo:—Ao proprietario brasileiro de todo o navio que d'ora em diante fôr construido, armado e esquipado nos estaleiros nacionaes, cuja arqueação chegue ou exceda a 200 toneladas, sendo o capitão, piloto, contramestre e dous terços da marinhagem brasileiros, será abonada a quantia de 10$000 por tonelada, por indemnisação dos direitos sobre as materias estrangeiras empregadas na sua construcção e armamento.

Para sua execução baixárão as Instrucções n.º 59 de 25 de Junho de 1846 concebidas nestes termos:

Art. 1.º Para que se faça effectivo o abono da quantia de 10$000 por tonelada, por indemnisação dos direitos sobre as materias estrangeiras empregadas na construcção e armamento de navios nacionaes, será preciso a verificação das seguintes circumstancias:

1.ª Que o proprietario seja cidadão brasileiro, sendo justificada esta qualidade, no caso de duvida, na fórma do art. 130 do Regulamento de 30 de Maio de 1836.

2.ª Que o navio seja construido, armado e esquipado em estaleiro nacional, o que se fará certo pela maneira seguinte:—antes de sahir o navio do estaleiro passará o constructor uma attestação jurada, em que declare ter sido a obra por elle dirigida, e a qualidade das madeiras empregadas nella, e com esta attestação, se o estaleiro estiver em porto em que haja Mesa de Consulado ou Alfandega, o proprietario ou seu preposto, requererá ao Inspector ou Administrador, e este, acompanhado do arqueador, verificará o facto, e fará lavrar termo, com declaração do nome do navio, para depois ser mencionado no certificado da matricula.

Se o estaleiro se achar em lugar em que não haja Mesa de Consulado ou Alfandega, o proprietario ou seu proposto requererá ao Juiz Municipal, Delegado ou Subdelegado do districto, que por elle seja verificado o facto attestado, e este, feita pessoalmente a inspecção em presença de testemunhas, mandará lavrar por seu escrivão o termo na fórma sobredita, para ser apresentado no acto da matricula.

3.ª Que o navio seja de arqueação chegue ou que exceda a 200 toneladas, o que se fará certo por meio das diligencias ordenadas no art. 132 do Regulamento de 30 de Maio de 1863.

4.ª Que o capitão, pilito, contramestre e dous terços da marinhagem sejão brasileiros; o que a respeito do capitão, piloto e contramestre, quando não sejão notoriamente conhecidos, se justificará na fórma do art. 130 do Regulamento de 30 de Maio de 1836; bastando a respeito das pessoas da marinhagem a declaração do capitão, salvo no caso de ser manifestamente falsa.

Art. 2.º Quando estiverem verificadas todas as circumstancias perante a Mesa do Consulado ou Alfandega, em que o navio se houver de despachar para sahida, o respectivo Inspector ou Administrador dará de tudo uma certidão bem circumstanciada, para ser apresentada quando se requerer o abono ordenado pela lei.

Art. 3.º O abono será requerido ao Thesouro Publico Nacional quando os navios tiverem sido construidos em estaleiros do Municipio da Côrte, e ás Thesourarias das Provincias quando nellas se effectuar a construcção; e do pagamento se fará participação á respectiva Mesa do Consulado, a fim de se fazer a declaração no termo de matricula, e o communicar officialmente a todas as outras.

Art. 4.º O navio a que se tiver abonado a quantia determinada pela lei, nunca mais poderá navegar sem cumprir a condição do art. 1.º n.º 4, nem poderá mudar de nome ainda que passe a outro propiretario. No caso de infracção, se haverá do dono a quantia recebida em virtude da lei.

Art. 5.º O navio não poderá passar a ser propriedade estrangeira sem que o dono restitua o que houver recebido »

A ordem, porém, de 16 de Março de 1850 (que não foi publicada) declarou revogados os arts. 4 e 5 das referidas Instrucções, e que o navio a que se tivesse abonado a quantia determinada pela lei de 1845 só seria obrigado a satisfazer as condições impostas por ella na primeira viagem que fizesse.

§

Os premios são, como se sabe, um dos meios empregados para animar e proteger as industrias nacionaes. Foi por isso que o distincto Estadista que

em 1845 dirigia o Ministerio da Fazenda (depois de apresentar as razões pelas quaes no Regulamento de 10 de Novembro de 1844 fizera reducções nos direitos de ancoragem a que estavão sujeitas as embarcações que navegavão para fóra do Imperio, e as de cabotagem e de declarar que a respeito destas assim o praticára por entender que devia guardar o favor para offerece-lo como premio do augmento de marinheiros e pescadores nacionaes, e depois de exhibir outras considerações attinentes ao assumpto da ancoragem) enunciou-se da seguinte maneira:

Devo, porém, confessar, que para crearmos uma marinha mercante, que na verdade deve principiar pela cabotagem, e pescarias de longo curso, aquelles favores são mui pequenos; cumprindo que quanto antes lancemos mão do expediente de dar premios pecuniarios aos que fizerem construir dentro do paiz embarcações de cabotagem, e pescaria de uma certa lotação para cima, como o tem feito, e ainda me parece que fazem actualmente nações sabias e de grande importancia politica. O Parlamento adoptou o pensamento do Ministro e o converteu na citada lei.

Mas o premio estabelecido parece que não era sufficiente para animar a industria da construcção naval, ao menos nos principaes portos do Brasil. É o Sr. Souza Martins, no importante projecto que submetteu em 18 de Julho de 1846 á consideração da Camara dos Deputados, a que já me referi, demonstrou que esse favor não podia ser menor de 70$000 a 80$000 por tonelada para que os preços de nossas contrucções se pudessem nivellar com os da Inglaterra e dos Estados-Unidos; além de que a lei restringindo-o aos navios de mais de 20 toneladas, excluio grandissimo numero dos que podião ser entre nós applicados á navegação de longo curso, principalmente a que se fazia com os Estados do Rio da Prata e com os portos da Africa e Portugal.

O que é certo é que esse premio, ou fosse pela sua modicidade, ou pelas pêas oppostas a sua realização nas citadas Instrucções de 25 de Junho, pêas que de certo forão além da letra e do espirito da lei e das bem entendidas conveniencias fiscaes, não conseguio o fim pretendido, não sendo efficaz para promover com a desejada actividade a industria da construcção naval.

Dos assentamentos do Thesouro consta com effeito que, a titulo de premio á construcção de navios, se dispendêrão apenas as seguintes quantias com as devidas especificações:

MUNICIPIO DA CORTE.

Exercicio de 1847—1848.

(Art. 36 da Lei n.º 369 de 18 de Setembro de 1845).

Brigue *União* de 319 toneladas contruido neste porto	3:190$000
Dito *Galgo* de 460 toneladas, idem na Ponte d'Arêa	4:600$000
Bergantim *Mafra* de 270 toneladas, construido na villa da Laguna na Provincia de Santa Catharina	2:700$000
	10:490$000

Exercicio de 1848—1849.

(§ 29 da Lei n.º 514 de 28 de Outubro de 1848).

MUNICIPIO DA CORTE.

Polaca *Sereia* de 344 toneladas	3:440$000
Brigue *Condor* de 234 ditas	2:340$000
Dito escuna *Esmeralda* de 270 ditas	2:700$000
Despezas feitas nas Provincias	6:532$000
	15:012$000

Exercicio de 1849—1850.

(Dita Lei de 1848).

MUNICIPIO DA CORTE.

Brigue escuna *Fidalga* de 322 toneladas	3:220$000
Barca de vapor *Serpente* de 414 ditas	4:140$000
	7:360$000

S. PAULO.

Brigue *Pedro II*	2:610$999

S. PEDRO.

Premios	2:470$000

Dispendeu-se, portanto, nos exercicios de 1847—48, 1848—1849 e 1849—1850 a quantia de 37:942$000, importancia dos premios que forão requerido se concedidos pelas construcções de embarcações maiores de 200 toneladas que se fizerão no Imperio.

Talvez pelo limitadissimo resultado obtido, e porque a verba — premio á construcção de navios — deixou de vir consignada na seguinte Lei do Orçamento, nenhuma concessão se fez mais a este respeito, nenhum pagamento mais foi autorisado pelo Thesouro debaixo desse titulo.

A ordem de 14 de Maio de 1857 assim o declarou. Diz ella:

Bernardo de Souza Franco etc. declara ao Sr. Inspector da Thesouraria de Fazenda da Provincia da Bahia, que foi indeferido o requerimento transmittido com o seu officio n.º 213 de 30 de Agosto de 1855, em que o negociante Francisco Monteiro de Souza pede o premio que pretende competir-lhe pela construcção do brigue nacional *Triumpho* de 202 toneladas, de que é proprietario, visto ter deixado de vigorar a disposição do art. 36 da Lei de 18 de Setembro de 1845, que o concedia, pela suppressão da despeza, para esse fim proposta, na Lei de 15 de Junho de 1850 art. 7.º.

Deste modo terminou o mencionado favor.

Comquanto em algumas Provincias não se fizesse sentir o beneficio da lei, como por exemplo, o Rio Grande do Norte, a Parahyba, o Ceará, em outras se considera ainda hoje conveniente o seu restabelecimento, com as modificações aconselhadas pela experiencia.

Assim que, na Provincia do Paraná entende-se que se o favor da lei concedido ás embarcações de mais de 200 toneladas fosse restabelecido e ampliado ás de menor porte, com limite prescripto entre o *quantum* do premio e o minimo e maximo da lotação seria mais proveitoso e efficaz.

No litoral dessa Provincia ha as melhores disposições para a vida do mar: e por isso julgão que a fundação de um pequeno estaleiro para a construcção em pequena escala de navios de guerra, daria immensa vantagem no futuro e desde logo se obterião os mais lisongeiros resultados; porquanto, não só traria o aproveitamento das ricas florestas de madeiras apropriadas para a construcção, de que abundão os municipios de Paranaguá e Antonina, embaraçaria com a execução de medidas adequadas a devastação dessas matas publicas e a perda de madeiras prohibidas que são presentemente aproveitadas para objectos de commercio, como desenvolveria a industria da fabricação de navios, daria trabalho a grande numero de jovens propensos a vida do mar e a profissionaes e operarios que se dedicão hoje a misteres completamente estranhos a sua profissão e industria e finalmente traria o aperfeiçoamento da instrucção da marinha mercante cujo progresso muito importa aos mais graves interesses do Estado.

Em algumas Provincias nenhumas construcções se fizerão de navios de 200 toneladas para cima; em outras mui poucas.

E posto que as informações recebidas sejão deficientes, em grande parte por não haver um verda-

deiro registro de embarcações nas Capitanias dos portos e suas delegacias que se assemelhasse um pouco ao Loyd da Inglaterra, póde-se affirmar que na mór parte dos casos as construcções nos estaleiros das Provincias do Norte e nas do Sul, com excepção de Pernambuco e do Rio de Janeiro, não tem sido senão das de limitada lotação, como hiates, sumacas, lanchas e barcaças.

V.

8.º Quesito.— A indicação do juizo das pessoas mais esclarecidas dessa Provincia e das estações fiscaes a respeito dos meios praticos que cumpre adoptar para executar-se com prudencia e acerto a autorisação concedida ao Governo pelo art. 23 §§ 1.º, 5.º e 6.º da Lei n.º 1.177 de 9 de Setembro de 1862.

MARANHÃO.

No caso de ser permittido ás embarcações estrangeiras o serviço de transporte (dizem as autoridades desta Provincia) costeiro entre os portos do Imperio em que houver alfandegas, é prudente que essa concessão seja feita por tempo determinado para que posteriormente se possão bem apreciar os effeitos de uma tal medida; sujeitando-se essas embarcações ás disposições do Regulamento de 19 de Setembro de 1860 relativas ao commercio nacional de cabotagem e a maiores restricções ainda; parecendo que o termo de responsabilidade de que trata o art. 645 e a Circular do Thesouro de 4 de Janeiro de 1861 deve ser substituido por uma fiança formal, impondo-se além do pagamento dos direitos de exportação uma multa de 50 %, dos mesmos direitos.

A condição relativa á nacionalidade dos capitães e mestres tendo sido ineficaz, por ser illudida pelos proprietarios, seria mais conveniente a sua revogação, facilitando-se ao mesmo tempo ao proprietario a escolha de pessoa habilitada e de sua confiança.

Quanto ao numero de estrangeiros que póde pertencer á tripolação das embarcações nacionaes, sendo restabelecida a disposição do art. 36 da Lei de 18 de Setembro de 1845, parece tambem conveniente, em ordem a aplanar quaesquer difficuldades que devem por este lado apparecer, que seja ella alterada na parte em que trata da nacionalidade do capitão, piloto, contramestre e dous terços da tripolação: ou restringindo-se a exigencia sómente á tripolação, ou sendo absolutamente revogada esta parte do artigo, permittindo-se assim aos proprietarios inteira liberdade a tal respeito; pois que semelhante condição póde contribuir para nullificar o fim da lei ainda por muito tempo, attenta a geral repugnancia que se observa na população para a vida maritima.

A capitania do porto foi, porém, de parecer que a dispensa deste limite prescripto quanto ao numero de estrangeiros que podem pertencer á tripolação e quanto a exigencia relativa á nacionalidade dos capitães e mestres —, não deve ser absoluta; porquanto se os proprietarios das embarcações de navegação de longo curso lutão com difficuldades para encontrar capitães e tripolação habilitadas, outro tanto se não dá com as embarcações da pequena e grande cabotagem.

PIAUHY.

A nossa navegação de cabotagem circumscripta a um numero muito limitado só trazia vantagens aos poucos armadores e prejuizo geral ao commercio. O frete do Maranhão para a cidade da Parnahyba regula como o daquella para a Europa. O frete do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul é mais cerca de 60 % do que daquella Côrte para a Europa, e vice-versa. Pesa assim sobre a massa geral do paiz. O meio para evitar estes inconvenientes é o de consentir-se aos navios estrangeiros a navegação de cabotagem em todos os portos alfandegados.

CEARÁ.

A ter-se de levar a effeito a autorisação para alterar as disposições vigentes ácerca da cabotagem, lembrão as pessoas ouvidas a respeito desta materia os seguintes meios praticos:

1.º Quanto á importação, além das disposições existentes sobre a cabotagem mais outras cautelas fiscaes, que não podem precisar, mas em todo o caso cartas de guia, manifestos competentemente authenticados, com as declarações exigidas no art. 369 do Regulamento das Alfandegas, sendo uma terceira via destas officialmente remettida segura pelo correio á respectiva estação do porto do destino, e passes ou despachos dos portos alfandegados da procedencia das embarcações, sob pena de pesadas multas e de ficarem as mercadorias ou generos transportados considerados como procedentes de paizes estrangeiros ainda que nacionaes sejão, e não o sendo, ainda que já tenhão pago direitos de consumo.

2.º Quanto á exportação de generos de producção e manufactura nacional; a par de um estabelecimento de multas, a exigencia de fiança idonea ou letras em caução da importancia dellas, e dos direitos respectivos a taes generos, devendo ser esta cobrada em proveito da fazenda, se dentro de um prazo razoavel marcado pelo chefe da repartição competente (a do lugar da procedencia) o dono ou consignatario dos generos assim exportados não apresentarem authenticos certificados da descarga ou entrada dos mesmos na alfandega do seu destino.

Quanto á dispensa do limite prescripto para o numero de estrangeiros que podem pertencer ás tripolações das embarcações nacionaes, é vantajosa; bastando que os proprietarios sejão brasileiros residentes no paiz, e quando muito que os capitães ou mestres tambem o sejão.

RIO GRANDE DO NORTE.

Entendem as autoridades desta Provincia que não ha vantagem em ser alterado o systema de navegação actualmente seguido para as embarações de cabotagem; ao contrario: que de conformidade com o que se acha estabelecido não só as embarcações nacionaes são sufficientes para o serviço de que se trata, como até é desnecessario o concurso illimitado de estrangeiros para a tripolação das embarcações; podendo continuar a limitação que existe actualmente quando se não queira tornar exclusivo para os nacionaes o indicado serviço, visto como por este modo não só se facilita aos filhos do paiz um meio honesto de subsistencia, como se estabelece uma especie de tirocinio ou aprendizagem para o serviço de mar, que precisa ainda de apoio e animação no estado de limitado desenvolvimento em que se acha.

PARAHYBA.

Em relação a esta Provincia entende o Inspector da Thesouraria, que sejão quaes forem as facilidades de que gozarem os navios estrangeiros, não poderão competir com os pequenos barcos que fazem a sua cabotagem. O baixo custo do transporte das mercadorias, a sua pequenez, o systema de organisa-las em pequenas partidas que dia por dia se transportão, são vantagens a que os navios estrangeiros não poderão attingir e que concorrem para que os negociantes continuem a dar preferencia aos pequenos barcos da Provincia, os quaes barcos até o presente ainda não forão supplantados pelos vapores costeiros apezar da sua regularidade.

PERNAMBUCO.

O Inspector da Alfandega pensa que a prorogação das faculdades concedidas aos navios estrangeiros pelos arts. 1.º e 2.º do Decreto n.º 2.485 de 28 de

Setembro de 1859, ampliando mais algum tanto as suas disposições e tornando-as menos dependentes de formalidades na sua applicação, é o alvitre mais acertado nas circumstancias actuaes. Porquanto concilia conveniencias respeitaveis e legitimas com outras geraes e ainda mais respeitaveis e legitimas; isto é, livra, tanto quanto é prudente fazê-lo, a grande maioria dos consumidores dos effeitos da navegação privilegiada; prepara o caminho para a transição opportuna do regimen do monopolio para outra de inteira liberdade, sem molestar ou ferir de frente os interesses, posto que pequenos, compromettidos na cabotagem, e dá tempo para que taes interesses se previnão sem prejudicar os meios de defesa do paiz.

Nem ha nisto perigo ou desproveito; pois que, admittindo mesmo que os navios estrangeiros achassem sempre vantagem em demandar certos portos para levar e trazer carga, ficaria ainda assim um quinhão muito consideravel exclusivamente reservado á cabotagem nacional: os portos do sertão, os rios, surgidores, bahias e enseadas, pontos unicos onde interesses *puramente* brasileiros terião seriamente de concorrer com os estrangeiros, se por ventura não ficassem fóra da zona libertada, salvo todavia o Amazonas, que a bandeira brasileira a custo conseguirá cobrir, se a industria de estranhos não nos ajudar na obra gigantesca de sua exploração.

A modificação do limite prescripto para o numero de estrangeiros que podem pertencer á tripolação das embarcações brasileiras, é não só um acto de justiça, como de moralidade.

Adstrictos com effeito a um limite demasiado estreito, os donos de embarcações procurão sahir das difficuldades fazendo declarações, cuja veracidade os encarregados de velar sobre a execução das leis e dos regulamentos não tem meios de reconhecer. A identidade da linguagem do portuguez e do brasileiro é um obstaculo quasi insuperavel, que se oppõe á verificação da nacionalidade. Exigir, para evitar enganos, a exhibição de certidões de baptismo, provocaria o apparecimento de um outro mal que aggravaria o que se procurava combater.

O remedio efficaz para tão graves inconvenientes, seria: para as tripolações, plena e inteira liberdade de as compôr e completar como se puder, sem distincção de naturalidade, o que acabaria com o abuso da violação constante da lei: para os capitães e mestres, porém, conviria que a nacionalidade continuasse a ser a da bandeira que hastêa a embarcação, exigindo-se, além de habilitações professionaes, exceptuadas nesta parte os da pequena cabotagem, a prova de sua nacionalidade e identidade de pessoa.

ALAGOAS.

Se fôr concedida a navegação de cabotagem aos estrangeiros, não havendo importação directa, todos os generos que actualmente são conduzidos para essa Provincia das de Pernambuco e Bahia pelos vapores costeiros e barcaças, principalmente de Pernambuco, deixaráõ de ser transportados por essas embarcações para o serem por navios estrangeiros, que preferiráõ carregar toda a sorte de generos, ainda por diminutos fretes, a levar lastro de pedra ou arêa, como presentemente acontece, e com o qual fazem despezas avultadas. A consequencia ha de ser a desanimação da navegação nacional, principalmente das barcaças que presentemente se empregão no trafico da pequena cabotagem, as quaes limitar-se-hão á navegação dos rios e portos onde não houverem alfandegas; diminuirá o numero dessas barcaças, e conseguintemente os matriculados que nella se empregão abandonarão essa profissão, deixando assim de haver nacionaes habilitados para a vida do mar, e o paiz de ter marinheiros para a sua marinha mercante e de guerra: e tanto mais que actualmente são poucos os individuos que se dedicão exclusivamente á vida maritima, não só pela falta de vocação, como por ser esta uma profissão cheia de privações e perigos.

F.

Quanto á isenção da nacionalidade dos capitães e mestres irá ella de certo tolher completamente essa profissão a muitos brasileiros pela concurrencia dos estrangeiros: e os moços que ainda se dedicão á pilotagem, desanimaráõ em vista da nenhuma garantia que terão em seu paiz. Mas se o Governo adoptar regulamentos concedendo isenções, animando a navegação nacional, e sobretudo restringindo a admissão dos estrangeiros nas embarcações da grande cabotagem, talvez que appareça alguma influencia de nacionaes para esta profissão. Este é o parecer do capitão do porto.

O Inspector da Alfandega, encarando a questão da necessidade ou não da abolição da navegação de cabotagem no Brasil pelo lado economico, não póde deixar de sustentar que a execução da autorisação não ha de trazer muitos beneficios ao paiz.

O elemento principal da producção são os capitaes, pois que quanto maior fôr a sua somma, tanto maior será a variedade dos productos, porque por meio dos capitaes as forças productivas e aptidões se multiplicaráõ e tomaráõ vigor.

Portanto a riqueza e independencia de qualquer paiz depende da existencia desses elementos, que crescendo e abundando, ha de necessariamente augmentar a producção.

O privilegio da cabotagem faz com que o transporte dos productos só possa ser feito por brasileiros, e por conseguinte os fretes sendo pagos a estes ficão no paiz e são empregados na reproducção.

Abolindo-se, porém, o privilegio e admittindo-se a concurrencia estrangeira, teremos que os lucros que auferião sómente os transportadores nacionaes, sendo percebidos tambem por estrangeiros, terão de emigrar do paiz na mór parte; e emigrando não poderão constituir uma parte de seus capitaes e nem portanto ser empregados na reproducção.

Nem se argumente que com a execução da autorisação se favorece prodigiosamente aos consumidores, pela barateza dos productos resultantes da baixa dos fretes. Abolindo-se o privilegio ha de haver sem duvida alguma barateza na conducção ou transporte dos productos; mas ella não será tal que com sacrificio de outras vantagens se deva livrar os consumidores de um pequeno onus. E é por certo pequeno o onus; porque, quanto ás mercadorias estrangeiras, pouco economisão os consumidores, visto como são na mór parte de muito valor e pouco peso, e o frete é estabelecido sempre sobre o peso: e quanto ás nacionaes tambem se não ha de dar consideravel reducção nos transportes, como se póde calcular tomando a carne secca do Rio Grande, que hoje se compra a 400 réis a arroba; e dando-se a differença de metade no frete a teremos por 200 réis.

Entretanto com o systema actual de cabotagem tem de alguma sorte progredido a navegação mercante da provincia; o que é devido a maiores colheitas que tem havido, porque onde ha producção apparece navegação.

Portanto não se póde argumentar que augmentando-se o numero de transportes, toma incremento a nossa agricultura.

Porém as considerações economicas não são as unicas que dominão os phenomenos sociaes: deve-se tambem attender á considerações politicas.

As nações não vivem só da riqueza, e nem riqueza segura ha não havendo meios de defesa, de segurança, de prestigio e de influencia: e a importancia e prestigio maritimo é um dos principaes. A marinha mercante é sem duvida um destes elementos.

Abolindo-se o privilegio póde-se crer que ha de ella definhar consideravelmente: e entretanto, como se sabe, é ella um poderoso auxiliar da marinha de guerra.

Temos immensa costa, numerosos portos, grandes rios, relações maritimas valiosas, e é possivel que nem sempre estejamos em paz. Se fôr preciso vigiar nossa costa, transportar tropas, levar viveres e munições, deveremos por ventura lançar mão dos navios estrangeiros sem quebra da neutralidade?

O homem do mar não se improvisa, cria-se com o andar do tempo.

5

Se, não obstante, quizer-se executar a autorisação concedida, o primeiro passo a dar-se deve ser proteger a construcção naval. Restabeleça-se a salutar disposição do art. 36 da Lei n.º 369 de 18 de Setembro de 1845; mas restabeleça-se livre das restricções que a inutilisárão. Isente-se por algum tempo do recrutamento para a armada os marinheiros mercantes, para não termos navios tripolados por estrangeiros e escravos. Facilite-se mais a nossa navegação costeira, livrando-a de tão grande ceremonial fiscalisador que só serve para augmentar despezas e de altear os fretes que se quer fazer baixar. Faça-se subsistir o imposto de ancoragem para os navios estrangeiros, ainda mesmo que se empreguem na cabotagem.

Com estas e outras medidas, que não escaparáõ á sabedoria do Governo, poder-se-ha abolir o privilegio da cabotagem, evitando alguns males que sem o emprego dellas terão lugar.

SERGIPE.

Nesta Provincia são divergentes as opiniões das pessoas ouvidas sobre esta materia.

Uns condemnão a autorisação concedida ao Governo e entendem que sua realização é muito prejudicial. Allegão que não ha paiz que possa manter-se, proteger o seu commercio, defender seus direitos e sua honra sem marinha de guerra; e um meio de conservar esta, é conservar a cabotagem vedada ao estrangeiro. E que se fôr dada ao estrangeiro a cabotagem morrerá a navegação mercante nacional, além disso acreditão que franqueada ao estrangeiro dará grande margem ao contrabando.

Outros, porém, pensão o contrario. Dizem que são pesados os fretes que as Provincias do Norte pagão pela importação dos productos do Sul que ellas consomem; por causa delles chegão por alto preço os productos do Norte ao mercado do Rio de Janeiro. Franqueando-se, porém, a cabotagem aos navios estrangeiros, estabelece-se uma concurrencia, de que ha de sem duvida nascer a baixa desses fretes, com o que lucra a lavoura. Além disso trará a concurrencia de marinheiros estrangeiros, que não deixaráõ, á sombra das vantagens que podem encontrar, de engajar-se em nossa marinha de guerra, que assim terá um meio mais facil de obter o pessoal de que carece, e tambem no serviço da cabotagem nacional.

Para realizar-se com proveito a autorisação entendem que por ora o ensaio deve limitar-se aos principaes mercados, como Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Bahia, e Pernambuco e aos de outras Provincias onde o commercio já apresenta grande desenvolvimento e onde a concurrencia do estrangeiro, longe de prejudicar a cabotagem nacional, tenderá pela emulação a torna-la mais barata e melhor servida.

E que depois se irá estendendo ás outras Provincias, segundo o resultado que offerecer e á medida que a necessidade reclamar.

Pensão ainda que será bom estabelecer em regulamentos especiaes as obrigações a que devem ficar sujeitas, os privilegios de que devem gozar as embarcações estrangeiras que vierem concorrer nesse serviço, incluindo-se nelles as disposições que o Codigo do Commercio e regulamentos das Alfandegas e capitanias dos portos estatuem para as nacionaes, com as modificações que o Governo entender convenientes não só em relação ao serviço, como especialmente a garantir a propriedade brasileira que se vai confiar á cabotagem estrangeira.

BAHIA.

Entende o Inspector da Alfandega desta Provincia que a autorisação concedida ao Governo é intempestiva, porque carecia saber-se se a nossa legislação era tal que nenhuns meios haverião a empregar capazes de produzir o conveniente desenvolvimento da industria e do commercio que se tem em vista melhorar ou annullar; se por ventura não foi já resolvido que nos devamos occupar exclusivamente das producções naturaes.

Antes de se adoptar quaesquer providencias devese primeiro examinar se a nossa navegação de cabotagem goza dessa liberdade e facilidade que naturalmente constituem a animação de todo o trabalho e de todas as industrias; e talvez se tenha de reconhecer que, além de outras causas a acanhão as restricções fiscaes, que a tem posto em condições mais vexatorias que a navegação para os portos estrangeiros, e que muito contribuem para amesquinha-la. Tanto assim que o Regulamento de 19 de Setembro de 1860, tratando dos pontos relativos ás obrigações dos capitães das embarcações estrangeiras e dos despachos dellas e sua expedição para os portos estrangeiros, considera a navegação de cabotagem nas mesmas obrigações e ainda os accrescenta, como evidentemente o demonstrão os Caps. 5, 6, 7, 12 e 13 do Tit. 4.º e outras disposições, notavelmente a do art. 615 do Tit. 5.º

A causa de todo este vexame provém da imposição a que está sujeita a exportação da producção nacional para os portos estrangeiros, pelo receio de que se não faça o contrabando, sem prévio pagamento dos direitos; por isso convém abolir esse imposto.

PARANÁ.

A autorisação concedida ao Governo não poderá dar os resultados que teve em vista; ao contrario, produzirá consequencias em extremo graves.

O motivo que elle teve foi dotar com mais amplos meios o commercio de importação e exportação entre os diversos pontos do littoral que possuem Alfandegas: entendeu-se que cumpria facilitar essa communicação, torna-la mais barata e perfeita em virtude da concurrencia que a liberdade da navegação permittirá estabelecer com as bandeiras das nações que dispoem de uma grande marinha.

A' primeira vista parece que esse resultado será conseguido levando-se a effeito a medida autorisada, porque em verdade essa concurrencia ha de produzir a minoração dos fretes, a rapidez das communicações e todas as vantagens que permitte o desenvolvimento industrial da navegação das principaes nações maritimas.

Mas não se deve perder de vista certas considerações. Sendo a industria de construcção de navios nascente no paiz, é para receiar-se que venha a cessar completamente, porque a concurrencia será tal que obrigará aos armadores abrirem mão della.

Esta consequencia não é uma chimera se attender-se ao desgosto e perda certa que deve acompanhar essa industria aberta aos mil recursos da concurrencia estrangeira, que terá todo o interesse em afastar e anniquilar a navegação nacional.

Excluida por esse modo a industria dos armadores nacionaes, e substituidos os navios nacionaes por navios inglezes, americanos ou francezes, a barateza dos fretes dependerá sómente da concurrencia estrangeira, e então nem será conseguido o fim da medida, nem o paiz poderá libertar-se do jugo commercial que de facto ha de apparecer.

Não se deve perder a esperança de ter o paiz uma grande marinha, nem tão pouco convém fazer crer que essa esperança é uma illusão.

Ora, para conseguir-se a realização dessa esperança não será certamente o melhor meio matar pela concurrencia a industria que nasce, porém anima-la, dar-lhe favores e protecção e habilita-la para em uma certa época pouco remota poder dispensar soccorro estranho para o serviço.

Não consta que paiz algum do globo tomasse a medida em questão, excepto a Inglaterra em 1851. Alguma excepção que apresenta essa regra em relação á União-Americana, é especialissima e determinada por uma reciprocidade real. Mas esta circumstancia não se póde dar em um paiz como o Brasil, que, concedendo tudo, nada poderá obter pela reciprocidade, que será puramente nominal.

Apezar das difficuldades com que luta a nossa cabotagem, não tem ella faltado em nossos portos; só necessita ser animada e não peada para que progrida consideravelmente.

SANTA CATHARINA.

Se se dispensar aos navios brasileiros o limite prescripto para o numero de estrangeiros que podem pertencer ás tripolações, julga o Capitão do Porto que não só em pouco tempo ficarão os navios guarnecidos por estrangeiros, e os nacionaes desempregados pela tendencia que ha em exclui-los, visto que pela maior parte os navios pertencem a estrangeiros, figurando como proprietarias as mulheres destes, tendo por mestres brasileiros adoptivos, como que muitos brasileiros se apresentarão com titulos de estrangeiros para serem admittidos, isentando-se por este meio ao recrutamento; e desanimará a concurrencia dos brasileiros, perdendo a marinha de guerra este já tão limitado numero de marinheiros.

Julga o mesmo funccionario ser conveniente que continue a exigencia relativa a nacionalidade dos capitães e mestres e que estes apresentem na occasião que forem tirar matricula para seguir viagem o titulo de nacionalidade em todas as capitanias, porque não existindo tal exigencia, serão illudidas as capitanias e excluidos todos os brasileiros dos lugares de capitães e mestres, por pertencerem a maior parte dos navios a brasileiros adoptivos ou estrangeiros.

Sendo tambem grande parte compostas de escravos as guarnições de alguns navios, e as vezes na sua totalidade, com excepção apenas do mestre e contramestre; conviria estabelecer alguma restricção a este respeito para animar os homens livres.

Se o Governo se decidir a usar da autorisação da Lei n.º 1.177 permittindo aos navios estrangeiros a cabotagem dos portos alfandegados, e cessar a guerra intestina que assola os Estados-Unidos, ver-se-hão os nossos portos inundados de uma tão grande quantidade de hiates de 100 a 200 toneladas, e de custos tão baixos, assim como o custeio de sua marinhagem, que annullarão completamente a nossa navegação de cabotagem com perda consideravel dos capitaes nella empregados.

VI.

Taes são, Exm. Sr., os esclarecimentos que reuni em solução aos quesitos formulados pela circular de 24 de Setembro do anno passado; uns remettidos das provincias pelas presidencias, e outros que addicionei.

Sendo mui complexa e vasta a questão de que se trata, poderia eu não só ampliar muitos dos topicos desta exposição, mas acrescentar outros, abrangendo materias que são da competencia dos Ministerios da Marinha, e do Commercio e Agricultura. Julguei porém, que o não devia fazer e que cumpria circumscrever-me aos limites traçados pela circular e ao que era especial á industria da cabotagem e dentro da esphera propria dos interesses fiscaes.

E porque ainda restavão algumas questões praticas a attender, pareceu-me conveniente, para mais clareza e methodo, destacar dos referidos quesitos os seguintes §§ 4.º e 5.º do art. 23 da Lei n.º 1.177, em que se prescrevem os termos da pretendida reforma de nossa cabotagem.

VII.

§ 4.º Para alterar as disposições vigentes ácerca da navegação de cabotagem, permittindo ás embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro entre os portos do Imperio em que houver alfandegados e prorogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos.

As pessoas que advogão com mais insistencia e vigor a causa de uma reforma ampla de nossas leis de navegação relativamente á cabotagem, formulão as suas idéas a esse respeito nos termos que passo a expôr: umas que julgão poder ser admittidas desde já dentro dos limites da autorisação concedida ao Governo, e outras que, embora o não possão ser por falta de lei que as legitime, são entretanto convenientes para complemento da reforma. Eis-aqui o que, segundo essa opinião, é especial ás primeiras.

1.º Os navios estrangeiros serão addmittidos, em condições identicas ás dos nacionaes, a fazerem o o serviço de transportes costeiros entre os portos do Imperio em que houver Alfandegas e Mesas de Rendas habilitadas para a arrecadação e fiscalisação de direitos e rendimentos pertencentes ás Alfandegas, como lhes permitte o art. 509 do Regulamento annexo ao Decreto n.º 2.647 de 19 de Setembro de 1860.

2.º Para reputar-se brasileira a embarcação que ostentar a bandeira nacional, bastão unicamente os seguintes requisitos: 1.º ser propriedade de brasileiro, embora não resida no Imperio, e podendo ser co-proprietario qualquer estrangeiro: 2.º ser registrada como brasileira.

Ficão expressamente revogadas as disposições anteriores sobre a exigencia da nacionalidade dos capitães e mestres, e sobre o numero de estrangeiros que podião pertencer á tripolação. Este numero será illimitado, a arbitrio dos proprietarios ou armadores. O registro não dependerá de vestoria prévia sobre a navegabilidade da embarcação.

Convém tambem adoptar outras confirmando ou extendendo varias disposições em vigor, e são:

1.ª O transporte de colonos e o de mercadorias carregadas em navios conduzindo colonos póde ser feito pelo navio estrangeiro entre quaesquer pontos situados na costa ou sobre as aguas interiores do Imperio, independente de licença especial.

2.ª Ficão confirmados e prorogados por tempo indefinido os favores concedidos ás marinhas estrangeiras, quanto á navegação de cabotagem, pelos Decretos de 28 de Setembro de 1859 e 19 de Setembro de 1860.

A's quaes, e como medidas puramente regulamentares, acrescentão estas providencias:

1.ª Nos manifestos dos navios de cabotagem fica dispensada a descripção minuciosa dos objectos e volumes constantes de cada despacho de carga, em ordem a abreviar-se a expedição dos mesmos manifestos.

2.ª Os vapores nacionaes ou pertencentes á companhias autorisadas, medindo mais de 300 toneladas e que se empregarem na navegação de cabotagem, poderão apresentar os seus manifestos de carga nos portos de entrada sómente; para isso requerer-se-ha licença aos inspectores das Alfandegas que podem concedê-la em attenção á confiança que inspirem os consignatarios, proprietarios e capitães dos mesmos navios, devendo revoga-la quando julguem-a prejudicial aos interesses da Fazenda.

Estas idéas são as que se comprehendem na autorisação da lei do orçamento.

Para conseguir-se, porém, resultados efficazes, pensão ser necessario propôr ás Camaras estas outras medidas, a saber:

A reducção dos direitos sobre a venda de embarcações;

A das taxas de contribuições para as casas de caridade;

E, sobretudo, a extincção dos direitos de 1/2 % e 1 1/2 % pelo expediente de generos de manufactura nacional ou estrangeira, assim como o imposto que se cobra a titulo de expediente das capatazias;

A entrada de vapores estrangeiros no interior das bahias, rios, lagos e lagôas principaes e portos em que não existem Alfandegas, designados pelo Governo:

A admissão das embarcações estrangeiras á pesca nas costas do Imperio, nos casos e com os condições declaradas pelo Governo;

A isenção de matricula nas capitanias de portos;

A das vestorias de barcas de vapor;

A dos exames dos machinistas e pilotos;

A da inscripção da gente de mar e das tripolações,

Porém ainda assim não se teria feito grande cousa a bem da creação da verdadeira marinhagem nacional. Para isso fôra preciso ir adiante e decretar o seguinte:

Passados cinco annos, não poderá haver, na tripolação das embarcações de grande cabotagem e de longo curso, escravos em numero excedente de um quinto dos homens da mesma tripolação, sob pena de se considerarem os de mais libertos *ipso facto*.

Dez annos depois, não poderá haver nenhum escravo nas mesmas embarcações; e nos barcos empregados na pequena cabotagem, mais escravos do que uma terça parte do numero total dos homens das suas tripolações; finalmente, ao cabo de 20 annos, não poderá ninguem empregar escravos nesses mesmos barcos de pequena cabotagem ou da navegação interior, sob a mesma pena da liberdade dos escravos.

§

Expostas deste modo as aspirações dos que pugnão pela reforma, observarei o seguinte:

As disposições vigentes ácerca da navegação de cabotagem devem ser modificadas, porque assim o reclamão seus mais importantes interesses.

Ella não só se acha oberada de embaraços e pequenas dependencias que a opprimem e acanhão, mas até, a certos respeitos, está sujeita a maiores formalidades do que a de longo curso; o que é certamente para notar-se.

Neste ponto creio que todas as opiniões illustradas e competentes se combinão. A cabotagem precisa sem duvida de facilidades que tornem mais livres os seus movimentos.

Quanto á questão de saber se convém ou não franquear aos navios estrangeiros a navegação entre os portos do Brasil que tem Alfandegas, foi, como se sabe, objecto de grande contestação e animado debate: mas a lei de 1862 resolveu-a em sentido affirmativo. Resta, portanto, hoje apenas regular do melhor modo possivel a faculdade que ella outorgou ao Governo.

Permitta-me, porém, V. Ex. que antes de occupar-me com esta questão, eu apresente uma resenha das formalidades e dos impostos a que se acha sujeita a cabotagem nas capitanias dos portos, nos Tribunaes do Commercio, e nas Secretarias da Policia.

Quando o navio sahe do estaleiro e o seu proprietario ou armador quer prepara-lo para a navegação, deve este primeiramente apresentar certificado do constructor, cuja firma ás vezes se manda reconhecer: este certificado deve ser sellado.

Com este titulo dirige-se á Alfandega para ser o navio arqueado.

A arqueação é feita ex-officio, na fórma do art. 670 do Regulamento de 19 de Setembro, dando-se-lhe della certidão ao capitão do navio para apresenta-la no Tribunal do Commercio, e ahi conceder-se-lhe o certificado do § 5.º do art. 496 (*).

Depois da arqueação deve dirigir-se a parte interessada á Capitania do Porto, onde uma commissão examina o estado do navio (casco, apparelho, velame, etc.), em como se acha navegavel (art. 111 do Regulamento de 19 de Maio de 1846, Codigo do Commercio art. 459) (**). Com a certidão desta vestoria apresenta-se ao Tribunal do Commercio para este passar a carta de registro.

O auto original da vestoria será depositado na Secretaria do Tribunal do Commercio; e antes deste deposito nenhuma embarcação será admittida a registro (Codigo do Commercio art. 459).

Toda a embarcação brasileira destinada á navegação do alto mar, com excepção sómente das que se empregarem exclusivamente nas pescarias das costas, deve ser registrada no Tribunal do Commercio do domicilio de seu proprietario ostensivo ou armador (art. 484 do codigo); e sem constar do registro não será admittida a despacho (Cod. arts. 460, 466 e 567 § 1.º, Regulamento de 25 de Novembro de 1850, arts. 18 § 11, 58 § 6.º, e 100).

O registro deve conter (Regulamento de 25 de Novembro de 1850, arts. 18 § 11, 58 § 6.º, e 100):

1.º A declaração do lugar onde a embarcação foi construida, o nome do constructor e a qualidade das madeiras principaes.

2.º As dimensões da embarcação em palmos e pollegadas e a sua capacidade em toneladas, comprovadas por certidão de arqueação com referencia á sua data.

3.º A armação de que usa e quantas cobertas tem.

4.º O dia em que foi lançada ao mar.

5.º O nome de cada um dos donos ou compartes, e de seus respectivos domicilios.

6.º Menção especificada do quinhão de cada comparte, se fôr de mais de um proprietario, e a época de sua respectiva acquisição, com referencia á natureza e data do titulo, que deverá acompanhar a petição do registro.

O nome da embarcação registrada e de seu proprietario ostensivo ou armador será publicado por annuncios nos periodicos do lugar (art. 461 do Codigo).

Se a embarcação fôr de construcção estrangeira, além das especificações sobreditas, deverá declarar-se no registro a nação a que pertence, o nome que tinha e o que tomou, e o titulo por que passou a ser de propriedade brasileira; podendo omittir-se, quando não conste dos documentos, o nome do constructor (Codigo art. 462, Decreto de 25 de Novembro de 1850 arts. 18 § 11 e 58 § 6.º).

O proprietario armador prestará juramento por si ou por seu procurador nas mãos do Presidente do Tribunal do Commercio, de que a sua declaração é veridica, e de que todos os proprietarios da embarcação são verdadeiramente subditos brasileiros; obrigando-se por termo a não fazer uso illegal do registro e a entrega-lo dentro de um anno, no mesmo tribunal, no caso da embarcação ser vendida, perdida ou julgada incapaz de navegar; pena de incorrer na *multa* (*) no mesmo termo declarada, que o tribunal arbitrará (Codigo do Commercio art. 463, Regulamento de 25 de Novembro de 1850 arts. 18 § 11, 31 § 6.º, e 51 § 2.º e 3.º).

Nos lugares onde não houver Tribunal do Commercio todas as diligencias sobreditas serão praticadas perante o Juiz de Direito do Commercio, que enviará ao Tribunal competente as devidas participações, acompanhadas dos documentos respectivos (art. 463 do Codigo, e Regulamento de 25 de Novembro de 1850, art. 22, titulo unico, art. 17, Regulamento n.º 738, art. 18 § 11, e 58 § 6.º

Todas as vezes que qualquer embarcação mudar de proprietario ou de nome, será o seu registro apresentado ao Tribunal do Commercio respectivo para as competentes annotações (Codigo art. 464, Regulamento de 25 de Novembro de 1850 arts. 18 § 11, 58 § 6.

Sempre que a embarcação mudar de capitão será esta alteração annotada no registro, pela autoridade que tiver a seu cargo a matricula dos navios, no porto onde a mudança tiver lugar (Codigo art. 465).

Deve além disso cumprir os preceitos constantes dos arts. 466, 467 e outros do mesmo Codigo.

Convindo observar que quando a embarcação é tomada a frete, deve tirar a sua carta de fretamento,

---

(*) As certidões pagão de emolumento 1$000 por cada lauda (Tabella annexa ao Regulamento n.º 348 de 19 de Abril de 1844 Regulamento de 19 de Setembro de 1860 art. 682). E sello (Regulamento de 26 de Dezembro de 1860 art. 39.

(**) A 1.ª parte deste art. 111 não está em pratica depois da publicação do Codigo do Commercio e do que elle dispõe no seu art. 459. Esta commissão compõe-se do ajudante da Capitania do Porto, do mestre de Construcção Naval do Arsenal de Marinha e dos mestres de apparelho e de calafates do mesmo Arsenal.

(*) Esta multa é imposta nos termos do Decreto n.º 879 de 29 de Novembro de 1851.

nos termos do Tit. 6.º Cap. 1.º do Codigo. Pelo registro desta carta de fretamento pagava-se no Tribunal do Commercio, como emolumento, 1$500, em virtude da tabella que acompanhou o Aviso do Ministerio da Justiça de 31 de Dezembro de 1850; mas esta quantia foi reduzida a 1$000 por accordo tomado em sessão do Tribunal, por ter-se reconhecido a injustiça que haveria em pagar 1$500 depois de ter-se adoptado a resolução de não escrever-se o registro senão em duas terças partes das folhas do livro, a fim de deixar em branco para annotações a outra terça parte das folhas do mesmo livro.

Paga além disto esta carta de fretamento o sello estabelecido no Regulamento de 26 de Dezembro de 1860 art. 1.º 4.ª classe e art. 19, e Regulamento n.º 3.139 de 13 de Agosto do corrente anno art. 11.

No Tribunal do Commercio paga-se pela carta de registro (*) das embarcações, nos termos do Aviso do Ministerio da Justiça de 25 de Abril de 1851, os seguintes emolumentos:

ESCUNA PARA CIMA.

Secretaria	20$000
Assignatura do Presidente	5$000
Desembargador fiscal	1$000
Carta	1$000
	27$000

SUMACAS.

Secretaria	10$000
Assignatura do Presidente	2$000
Desembargador fiscal	1$000
Carta	2$000
	15$000

LANCHAS.

Secretaria	5$000
Assignatura do Presidente	1$250
Desembargador fiscal	1$000
Carta	2$000
	9$250

Além disto assigna o dono termo de responsabilidade na fórma do art. 463 do Codigo.

Depois de habilitada pelo Tribunal do Commercio, e quando quer despachar para sahir, apresenta-se a parte interessada na Capitania para ahi satisfazer as exigencias do art. 19 do respectivo Regulamento e receber o *passe*.

Este passe tem por fim conhecer o numero dos passageiros que conduzem os navios: é gratuito; e este documento deve ser cheio com o nome dos passageiros pela policia.

Na vespera da sahida o capitão assigna um termo na capitania, pelo qual nada paga.

Tem de tirar a matricula, a qual é de seis em seis mezes para a pequena cabotagem (Decreto n.º 1.630 de 16 de Agosto de 1855); e só se dá outra quando não tem mais espaço para averbação alguma (quando está cheia, segundo a phrase usual); ou quando muda de mestre.

Para a grande cabotagem repete-se a matricula em todas as viagens (Regulamento das Capitanias).

Esta carta de matricula deve conter as declarações estabelecidas pelas disposições em vigor (Codigo do Commercio art. 467, Regulamento das Capitanias, Ord. do Thesouro do 1.º de Abril de 1852, e Aviso da Justiça de 19 de Abril do mesmo anno já citado).

(*) Convém não confundir cartas de registro com cartas de matricula, estas se passão nas capitanias dos portos, aquellas nos Tribunaes do Commercio (Ord. do Thesouro n.º 94 do 1.º de Abril de 1852, e Aviso do Ministerio da Justiça de 19 de Abril do mesmo anno).

Tem além disso a matricula pessoal dos marinheiros—160 réis; esta matricula é permanente, e paga-se tambem por ella o sello proprio dos documentos.

São sujeitos tambem a certas licenças de que pagão 320 réis e são:

Para recebimento ou desembarque de lastro, e sello; passa-se para isto um documento de talão.

Idem para querenar; paga tambem sello; tira-se esta licença todas as vezes que ha necessidade de concertos.

Idem do trafico do porto (Regulamento de 15 de Junho de 1844 e art. 76 do de 19 de Maio de 1846). Entrega-se á parte não assignada para levar ao sello á Alfandega, e voltando ella é entregue então depois, assignada pelo Capitão do porto e secretario.

Pelo arrolamento de uma embarcação de alto bordo —640 réis, que percebe o secretario da Capitania como emolumento. Pelo arrolamento de uma embarcação menor—320 réis. As certidões pagão 320 réis e sello.

São tambem sujeitos os navios da cabotagem á visita da policia. Este serviço, como o attesta o relatorio do respectivo Ministerio, continúa a fazer-se na conformidade do art. 1.º do Decreto n.º 1.746 de 16 de Setembro de 1856, e se acha a cargo de 2 officiaes externos da Secretaria da Policia, que o desempenhão alternadamente, observando esses empregados no preenchimento de seus deveres as Instrucções que baixárão com o Decreto n.º 2.400 de 27 de Abril de 1859, na parte applicavel á visita da Policia do porto, bem como as ordens que lhes são expedidas.

Estes officiaes da visita da policia do porto, residem, nesta Côrte, na fortaleza de Willegaignon, e além das obrigações propriamente policiaes incumbe-lhes mais pelo Aviso de 13 de Novembro de 1861 o recebimento das senhas para a sahida das embarcações e dos passes dos officiaes da armada que seguem viagem, por ter sido supprimido por Aviso do Ministerio da Marinha de 30 de Outubro do referido anno de 1861 o registro militar do porto.

São estas as exigencias a que tem de submetter-se as embarcações da cabotagem nas capitanias dos portos, nos tribunaes do commercio, e nas secretarias de policia, a que se reunem os abusos que algumas vezes tem sido arguidos ás mesmas capitanias e que aggravão aquellas já não poucas exigencias legaes.

Quanto ás que se referem ás alfandegas, são tão numerosas e variadas que fôra sem duvida nimiamente longa menciona-las todas.

Para evitar uma enumeração por demais minuciosa, julgo preferivel ir apontando as formalidades e exigencias que me parecem pouco justificaveis ou dignas de exame, e que podem ser modificadas ou revogadas sem prejuizo para a fiscalisação.

§

A disposição do § 4.º do art. 433 do Regulamento de 19 de Setembro, que manda impôr a multa de 1$000 a 2$000 por cada differença de marcas encontrada nos manifestos das embarcações de cabotagem, me parece muito severa e a todo o instante produz contestações: e seria por isso, a meu ver, conveniente acabar com esta multa.

A Ordem do Thesouro n.º 361 de 20 de Agosto de 1861 declarou que, embora seja dever dos empregados encarregados da conferencia dos manifestos assignalar as differenças que encontrem entre os mesmos manifestos, nem por isso tolhia a administração superior de apreciar com espirito recto e judicioso o que possa haver de real nas differenças encontradas, para só impôr pena nos casos em que haja completa divergencia entre o volume manifestado e o descarregado, e não aquelles em que essa differença fôr de pouca consideração e não induzir a suspeita de fraude; como por exemplo, a troca de letras ou falta de exactidão em qualquer outro signal insignificante das marcas dos volumes, coincidindo aliás todas as outras circumstancias declaradas no manifesto. Mas, apezar da justiça e moderação que presidirão á redacção desta Ordem, alguns abusos se praticão que vexão o commercio licito.

Os capitães de nossos pequenos barcos costeiros são ordinariamente de limitadas habilitações, alguns apenas leem imperfeitamente, e não podem muitas vezes bem conhecer as marcas que se achão nos volumes que transportão, mórmente quando as caixas são já servidas e cheias de antigas marcas que impedem que se discriminem bem as que são recentes; ou quando tem sido feitas a fogo e são tambem pouco visiveis, como acontece ás vezes nas caixas de assucar. E, nestes casos e outros semelhantes, não é de justiça, impôr taes multas, que forão unicamente estabelecidas para punir as fraudes, e as intencionadas transgressões do Regulamento nesta parte.

Demais, aproveitando estas differenças aos empregados que as reconhecem, póde acontecer que em um ou outro caso o interesse privado se acoberte com o zelo fiscal, em prejuizo da boa fé do capitão ou do negociante.

§

A disposição do art. 501 que obriga a uma fiança os proprios navios de cabotagem para receberem a bordo vasilhame para liquidos além do empregado na aguada, é tambem muito severa.

Emquanto havia o trafico de africanos, cuja repressão tornou-se um compromisso de honra do governo, e na presença da pressão ingleza que soffremos, era admissivel um certo rigor nas disposições fiscaes a respeito de objectos que pudessem facilitar o transporte e accommodação dos africanos. Mas hoje que esse trafico está extincto, me parece excessiva e desnecessaria semelhante fiança para os navios de nossa cabotagem.

§

As embarcações de cabotagem são tambem sujeitas ás contribuições de caridade. Estabelecidas estas de longa data, estão hoje reguladas pelo Decreto de 19 de Setembro de 1860.

Segundo este Decreto, na cidade do Rio de Janeiro, as que se devem arrecadar para a Santa Casa da Misericordia, de cada vez que as embarcações nacionaes e estrangeiras sahirem, são as seguintes:

De cada pessoa de equipagem das embarcações que navegão barra a fóra, para os portos do municipio e provincia do Rio de Janeiro....	200
De cada pessoa de equipagem das embarcações que navegão para os outros portos do Imperio, ou de longo curso........................	640
De cada galera ou barca, pelo casco..........	6$400
De cada brigue, brigue barca, bergantim, patacho, hiate, ou palhabote, idem............	4$000
De cada sumaca..............................	2$560
De cada lancha, idem........................	1$280

O barco de cabotagem sahido da Capital do Imperio com despacho para algum outro porto do municipio da Côrte, ou da Provincia do Rio de Janeiro, que dirigir-se a outro destino, será obrigado a restituir no porto em que der entrada a differença do que deveria pagar se despachasse para fóra da Provincia, e a alfandega que a arrecadar a remetterá á da Côrte.

Nos outros portos do Imperio se arrecadarão estas ou qualquer outra contribuição que estiver em uso, ou qualquer que o commercio e os hospitaes convencionarem, pelo curativo dos enfermos da equipagem da respectiva nação.

Estas contribuições tem sido censuradas, e merecem serio exame. Mas, não tendo ainda chegado as informações que a este respeito forão exigidas das provincias, limito-me a fazer menção deste assumpto e a submette-lo á alta consideração de V. Ex.

§

O art. 645 e § 2.° do art. 458 me parece que devem ser revogados. Aquelle determina que os donos das embarcações empregadas na cabotagem se obrigarão por termo a provar no porto de sua sahida, dentro de um prazo razoavel, que lhes fôr marcado, ou na sua volta ao mesmo porto, ainda quando não se tenha terminado o referido prazo, o destino dos generos nacionaes que tiver embarcado para portos do Imperio, sob pena de se haverem os direitos de exportação, que deverem, como se seguissem para portos estrangeiros.

Tendo entrado em duvida na Alfandega da Bahia se nos despachos de que trata este artigo se deve exigir a fiança mencionada na Circular de 25 de Novembro de 1842, declarou a Circular n.° 6 de 4 Janeiro de 1861 que tal fiança ficou dispensada pelo art. 24 do Decreto de 26 de Abril de 1854, e não foi restabelecida pelo referido art. 645: e que este artigo sómente obriga os donos de embarcações a assignarem termo de responsabilidade pelo destino legal dos generos despachados e transportados para outros portos do Imperio, e na falta delles podem os ditos termos ser assignados pelos respectivos consignatarios; ou, na ausencia de ambos, collectiva ou separadamente, pela pessoa ou pessoas interessadas na carga exportada ou no navio.

O art. 458 § 2.° exige que o capitão ou mestre apresente certidão de descarga na estação fiscal do porto de sua procedencia que justifique o legitimo destino dos generos ou mercadorias que transportou.

Tanto este artigo, como o art. 645 me parece que podem ser revogados sem damno para os interesses fiscaes.

A simples desconfiança que possa haver de que no alto mar se fação baldeações, não é sufficiente para justificar semelhantes disposições que tanto embaração o commercio licito.

É com effeito, no alto mar essas baldeações são não só difficeis, mas até perigosas; não podem, pois, ser frequentes: e por um ou outro facto que se pratique se não deve estabelecer como regra uma formalidade que grava o commercio: tanto mais que é sabido que nossas embarcações de cabotagem tem por costume fazer uma navegação toda costeira, e raras vezes buscarão o mar alto: o seu pequeno porte, a impericia mesmo da mór parte de seus capitães as desvião desta navegação, que, sobre ser-lhes desnecessaria, não lhes offerece tanta segurança como a que ordinariamente praticão nas proximidades da costa.

Sobreleva ainda notar que não erão precisas as formalidades desses artigos para ser condemnavel por outras disposições o procedimento do capitão que se desviasse do porto de seu destino e fosse praticar taes baldeações no alto mar; sendo por outro lado certo que por existirem essas exigencias regulamentares não ficarão os capitães inhibidos de pratica-las.

E, sobretudo, não enxergo a menor utilidade em que uma via dos manifestos e desses certificados de descarga se remettão á Directoria das Rendas, onde, por não terem destino, são archivados na 2.ª Sub-Directoria a meu cargo.

§

A disposição do art. 395 parece mais propria da competencia das capitanias dos portos, e deve por isso ser revogada; tanto mais que me consta que se não cumpre por parte da Alfandega.

§

As exigencias do art. 642 § 1.° são excessivas, e consta-me que não se cumprem; convém por isso supprimi-las.

§

O direito de $\frac{1}{2}$ % de expediente a que estão sujeitos nas Alfandegas os generos de producção e manufactura nacional, tem suscitado muitas duvidas e contestações: e apesar de diversas resoluções tomadas, tem ellas sido por vezes renovadas, não só durante o regimen do novo Regulamento de 1860, mas tambem antes delle.

Parece-me por isso de toda a conveniencia examinar-se detidamente esta questão, e dar-se-lhe uma solução definitiva.

Este imposto cobra-se á razão de ½ % de todos os generos e objectos de producção e manufactura nacional transportados de umas para outras provincias do Imperio, segundo o valor que tiverem na pauta; e sobre os que não tiverem sido contemplados na pauta observar-se-ha o disposto no art. 640 (Regulamento de 19 de Setembro de 1860 art. 625 § 3.º e art. 626 n.º 2.

Cobrava-se tambem dos generos e manufacturas livres de direitos de consumo a que se refere o art. 512 §§ 25, 26 e 27, que se transportassem de uns para outros portos do Imperio, os quaes erão considerados como nacionaes, salva a disposição do art. 514. (Citado art. 625 § 4.º)

Os citados §§ 25, 26 e 27 referem-se ao seguinte:

§ 25.— Ao xarque e mais productos do gado, de origem ou producção do Estado Oriental do Uruguay constantes da tabella n.º 8, na fórma do art. 4.º do tratado de commercio e navegação celebrado entre o Imperio e aquella Republica em 4 de Setembro de 1857, emquanto estiver em vigor o mesmo tratado.

Mas este paragrapho não está mais em vigor, porquanto por Decreto de 29 de Setembro de 1860 (expedido 10 dias depois da promulgação do Regulamento das Alfandegas) ordenou o Governo Imperial a suspensão do referido tratado de 4 de Setembro de 1857, declarando sómente em vigor o de 12 de Outubro de 1851.

« Continuando em vigor o de 12 de Outubro de 1851, as vantagens commerciaes para o Imperio ficárão reduzidas á total abolição dos direitos que o Estado Oriental antes cobrava pela exportação do gado em pé para a Provincia de S. Pedro, e para o Estado Oriental, á isenção dos direitos de consumo de que já gozavão o xarque e mais productos do gado, importados pela respectiva fronteira, na mesma Provincia.

Estas vantagens tinhão de ser mantidas por espaço de 10 annos, e mesmo depois, até que uma das altas partes contractantes notificasse á outra com antecipação de 6 mezes que se darião por findas as estipulações respectivas.

Tendo o Governo da Republica feito essa notificação em 26 de Junho de 1861, cessárão em 26 de Dezembro do mesmo anno os compromissos contrahidos por uma e outra parte, nesse ajuste internacional(*). »

Conseguintemente não podem mais esses productos da industria Oriental ser equiparados aos nacionaes para simplesmente pagarem o expediente de ½ %.

§ 26. Aos generos e mercadorias mencionadas no art. 321 do presente Regulamento e na tabella n.º 1, annexa ao Decreto n.º 2.486 de 29 de Setembro de 1859, que entrarem pelos portos habilitados das fronteiras terrestres, e pelos portos habilitados, ou alfandegados do Rio Uruguay da Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul nos termos e casos especiaes marcados pelo mesmo Decreto (art. 25 da Lei n.º 369 de 18 de Setembro de 1845).

A ordem do Thesouro n.º 143 de 8 de Abril de 1862, explicando este ponto, declarou que não era admissivel a importação e transito de tropas de gado e carretas que tivessem de entrar no territorio brasileiro pela estrada geral do Estado Oriental: porquanto á vista do disposto no § 26 do art. 512 do Regulamento das Alfandegas, e art. 21 do Decreto a que elle se refere, n.º 2.486 de 29 de Setembro de 1859, só póde ter lugar a isenção de direitos, por parte do Imperio, a respeito dos generos e mercadorias mencionadas no art. 321 do dito Regulamento e na tabella n.º 1 annexa ao citado Decreto, que forem transportados em carretas e outros vehiculos de conducção dos estados limitrophes para essa provincia pelos lugares ou passos designados pela Presidencia da Provincia de S. Pedro nas Instrucções de 23 de Fevereiro de 1860; e são sómente para o sobredito transito — : 1.º o passo do Chuy; 2.º o do Cacique ao Sul da barra do Telho; 3.º o do Centurião; 4.º o ponto em que a estrada que vem do Serro Largo, na direcção de Bagé, atravessa o Serro de Aceguá, despontando o arroio da Mina; 5.º o passo de S. Diogo; 6.º o do Pai-passo na barra do Quarahim.

Este paragrapho deve tambem não estar em vigor por terem cessado os ajustes diplomaticos entre o Brasil e a dita Republica: além de que a doutrina da Lei n.º 369 de 18 de Setembro de 1845 art. 25, que lhe serve de fundamento, deve ser julgada insubsistente á vista da autorisação concedida ao Governo na Lei n.º 1.114 de 27 de Setembro de 1860 art. 11 § 4.º

E, posto me pareça isto logico e provado, é de utilidade exigir-se da Thesouraria da Provincia de S. Pedro esclarecimentos que indiquem o modo como tem sido entendido e executado este paragrapho nas estações fiscaes da mesma Provincia.

§ 27. Aos generos introduzidos pelo interior das provincias do Amazonas, do Pará e de Mato Grosso, de qualquer ponto dos territorios estrangeiros que limitão com as mesmas provincias, e que forem de producção dos ditos territorios limitrophes.

Cobra-se tambem direitos de ½ % de expediente das mercadorias mencionadas no art. 626 § 3.º, quando a beneficio, ou a requerimento das partes descarregarem para depositos da Alfandega, e nelles se conservarem (art. 627).

São isentos:

O gado e aves de qualquer especie.

As fructas, legumes, farinaceos e cereaes de qualquer qualidade.

A carne verde, ou secca, de qualquer modo preparada, ou em conserva, toucinho e gorduras.

O peixe fresco, secco, ou de qualquer modo preparado, ou em conserva.

O sal commum.

Quaesquer generos livres de expediente em virtude de Lei ou contracto (como os productos das fabricas de tecidos de algodão, conforme o Decreto n.º 386 de 8 de Agosto de 1846 art. 2.º pelo tempo de 10 annos a respeito de cada fabrica).

Quaesquer generos transportados de uns para outros portos do Imperio por conta da administração geral ou provincial. (Art. 625 § 3.º)

Subindo ao conhecimento do Governo uma representação de varios negociantes da praça do Rio de Janeiro contra a decisão do Inspector da Alfandega desta Côrte, em virtude da qual fôra sujeito ao imposto de ½ % de expediente o café transportado de outras Provincias do Imperio para este porto; baixou a ordem n.º 590 de 20 de Dezembro de 1862 declarando que era insustentavel a intelligencia dada pela Inspectoria ás disposições do § 3.º do art. 625 e § 2.º do art. 626 do Regulamento de 19 de Setembro de 1860, relativamente á importação do café transportado de outras Provincias do Imperio, visto que este genero, como outros de producção nacional, fôra isento do imposto de expediente pela Lei n.º 60 de 20 de Outubro de 1838, conforme a circular de 10 de Novembro do mesmo anno appensa á de 15 de Maio do anno seguinte, achando-se por esta razão comprehendido na disposição do n.º 6 § 3.º do citado art. 625 que exceptua do imposto de ½ % de expediente, entre outros generos, aquelles que em virtude de lei ou de contracto se acharem isentos do mesmo imposto.

Para facilitar a execução desta circular, expedio a Inspectoria da Alfandega da Côrte em 19 de Junho do corrente anno a seguinte portaria:

Convindo regularisar o despacho das mercadorias de producção e industria nacional que são importadas das Provincias do Imperio, ordeno, de conformidade com o disposto no art. 625 § 3.º do Regulamento, e circular n.º 590 de 20 de Dezembro de 1862, que sómente se conceda o despacho livre do expediente de ½ % ás mercadorias constantes da relação junta, que são isentas desse imposto pelo citado artigo do Regulamento, e por não terem similares no estrangeiro, de conformidade com a circular do Thesouro, ficando todas as outras não comprehendidas na referida re-

(*) Relatorio do Ministerio de Estrangeiros de 1862.

lação sujeitas ao dito expediente. Extraião-se cópias desta ordem e remettão-se ás differentes secções desta Repartição para que della tenhão sciencia os seus empregados, e se lhe dê execução.

Alfandega em 19 de Junho de 1863.—*J. Antão.*

Relação das mercadorias de producção e industria nacional que em virtude do art. 625 § 3.° do Regulamento, e circular do Thesouro n.° 590 de 20 de Dezembro de 1862, são isentas do expediente de 1/2 %, quando importadas das Provincias do Imperio.

Algodão em caroço ou em rama, dito em fio ou tecidos de qualquer qualidade, amendoim ou mendobim, araruta, arroz, aves de qualquer especie, bagas de mamona, banha ou unto de porco, batatas alimenticias, biscoutos de qualquer qualidade, bolacha idem, café, carne secca (xarque) ou de qualquer outro modo preparada ou em conserva, cebolas e alhos, farinha de mandioca, milho, arroz ou batata, dita de trigo, avêa ou centeio, favas de qualquer qualidade, feijão idem, fructas idem, gado de qualquer especie, guaraná, ipecacuanha, lenha, linguiças seccas ou salgadas, madeira de qualquer qualidade, milho, ouro em bruto ou em obras, ovas seccas ou salgadas, peixe secco ou de qualquer modo preparado, polvilho, prata em bruto ou em obra, sagú, sal commum ou de cozinha, tamarindos, tapioca, tomates em massa ou em conserva, toucinho ou banha salgada ou em salmoura, trigo, urucú.

Alfandega em 19 de Junho de 1863.—*J. Antão.*

Tal é o estado da legislação a respeito desta materia. Sendo porém certo que se não devem sobrecarregar os productos nacionaes, e menos difficultar por meio de impostos as relações commerciaes entre as Provincias do Imperio, parece-me de toda conveniencia tratar-se ou da eliminação desta taxa do orçamento do Estado ou de sua substituição, sem que entretanto quer n'um quer n'outro caso se deixe de tomar medidas que evitem o desfalque da renda publica, e que vedem o contrabando que sob a capa de generos nacionaes se poderá fazer com a importação de productos similares estrangeiros.

Este imposto produzio a seguinte renda nos exercicios que passo a indicar:

1859—60	72:520$236
1860—61	88:310$104
1861—62	91:636$696

§

O art. 496 determina que nenhuma embarcação poderá sahir do porto em que estiver ancorada sem obter da competente Repartição Fiscal o seu—*Passe*—ou Despacho sob pena de multa de 100$000 a 1:000$000.

Nas Provincias os passes são expedidos pelas Presidencias e os emolumentos que por elles se pagão se arrecadão como renda provincial.

Tem sido, porém, ultimamente objecto de seria controversia a questão de saber se os passes podem ser considerados como renda provincial.

E' uma materia que está affecta ao Thesouro, e a respeito da qual forão já dados diversos pareceres.

Minha opinião é que deve ser uma renda geral, e que deve haver uniformidade em todo o Imperio na quota do emolumento que a esse titulo se arrecada.

Entretanto, parece-me conveniente aguardar as informações ultimamente exigidas das Provincias, para poder-se tomar uma deliberação legal que se baseie em pleno conhecimento de causa.

§

Os artigos do Regulamento das Alfandegas a que me referi, são, em meu conceito, os que de preferencia carecem ser reconsiderados e modificados. Mas, para ter-se um melhoramento completo fóra necessario proceder a uma revisão geral do mesmo Regulamento, visto que, com o systema que elle creou, os negocios relativos aos antigos consulados se ligárão estreitamente e dentro da mesma Repartição com os que são proprios das Alfandegas.

Emquanto esse trabalho mais extenso e difficil se não emprehende e realiza, pareceu-me conveniente fazer menção dos pontos do Regulamento cuja reforma póde mais immediatamente aproveitar á cabotagem, alliviando-a de certas pêas e formalidades que a vexão sem utilidade real para a fiscalisação.

Devo ainda acrescentar que as modificações que aponto e as considerações que addicionei são principalmente applicadas a todas as Provincias do Imperio, com excepção porém do Pará, Amazonas e Mato Grosso.

A autorisação concedida ao Governo pela citada Lei de 9 de Setembro de 1862 virtualmente comprehende a abertura do Amazonas ás bandeiras de todas as nações. E com quanto em meu entender seja conveniente franquear essa navegação, mediante certas cautelas, ao menos por principio de coherencia com a politica commercial que adoptamos ao sul do Imperio, deixarei entretanto de desenvolver este importante assumpto, visto que V. Ex. anteriormente encarregára a pessoa conhecedora das localidades de prestar ao Governo os precisos esclarecimentos.

Quanto a Mato Grosso, nada por agora avançarei, parecendo-me ser mais acertado reservar-se para um trabalho especial o que possa ser relativo a essa Provincia.

VIII.

§ 5.° Para dispensar ás embarcações brasileiras do limite prescripto para o numero de estrangeiros que podem pertencer á tripolação e da exigencia relativa á nacionalidade dos capitães e mestres.

As condições que a embarcação brasileira deve reunir são as seguintes, que passo a reproduzir com alguns additamentos convenientes:

1.ª Ser propriedade de brasileiro (Tratado com a França de 6 de Junho de 1826 art. 13, Regulamento de 22 de Junho de 1836 art. 308, Regulamento de 30 de Maio de 1836 arts. 129 e 130, Codigo do Commercio art. 457).

2.ª Sem que nella tenha parte algum estrangeiro (art. 457 do Cod.)

3.ª O proprietario deve residir no Brasil; e quando não resida, deve ter parte na embarcação alguma casa brasileira estabelecida no Imperio (art. 457 do Cod.)

4.ª Ser commandada por capitão ou mestre brasileiro (*) Trat. com a França loc. citado, Regulamento

---

(*) Não póde ser o que não estiver emancipado pelo patrio poder (Ord. de 4 de Julho de 1849).

Quanto ás habilitações e deveres dos pilotos, são prescriptos nos Regulamentos da Marinha (Cod. do Com. art. 538). Ellas constão do Regulamento do 1.° de Maio de 1858 que reorganisou a Academia de Marinha e que já se achavão consignadas no Alvará de 5 de Agosto de 1779.

Mas o Aviso do Ministerio da Marinha n.° 472 de 13 de Outubro de 1862, attendendo ás reiteradas representações, que os proprietarios e consignatarios de navios de varias praças do Imperio tem feito subir ao Governo Imperial, sobrelevando as difficuldades e embaraços que acarreta ao commercio maritimo a intelligencia restrictiva, dada por algumas Capitanias de Portos ao citado art. 538 Tit. 4.° Parte 2.ª do Codigo Commercial; ordena o seguinte:

1.° Serão obrigados a levar piloto a bordo unicamente os navios nacionaes, que se destinarem a viagens de longo curso.

2.° As Capitanias de Portos considerarão aptos, para semelhantes viagens, e como taes admissiveis á matricula, os 1.os pilotos, legalmente habilitados pela extincta Academia, actual Escola de Marinha, e aulas de pilotagem estabelecidas em virtude do art. 142 do Regulamento n.° 2.163 do 1.° de Maio de 1858. Os sota-pilotos sem limites, nas mesmas condições. Os individuos que, por documentos authenticos, demonstrarem ter dirigido navios, como capitães ou pilotos, para os portos da Europa e Asia, antes da promulgação do Codigo do Commercio.

3.° Finalmente, poderão matricular-se, como pilotos das embarcações, que seguirem para os portos do Rio da Prata, além dos enumerados no precedente paragrapho, os individuos cuja pericia e longa pratica dessa navegação seja garantida por attestados dos Directores de Companhias de seguros maritimos e proprietarios ou consignatarios de navios mercantes.

de 22 de Junho de 1836 artigo citado, Cod. art. 496). Sendo o capitão ou mestre brasileiro adoptivo ou naturalisado deve prova-lo com justificação (Instruc. de 23 de Dezembro de 1840. —Vide Instruc. da Directoria Geral do Contencioso de 10 de Abril de 1851 art. 31 e Decreto de 18 de Agosto de 1831).

Do mesmo modo se exige que tenha domicilio no Imperio e capacidade civil para contractar (Cod. do Com. art. 496).

5.º Finalmente, tres quartos dos homens da tripolação devem ser brasileiros (Trat. com a França cit. artigo e Alvará de 4 de Fevereiro de 1811).

Estes principios de nossa legislação assim consolidados, são censurados por trazerem embaraços á navegação, mas é forçoso reconhecer que são os que se achão ainda adoptados pelas legislações de povos muito civilisados e ainda entre nós com mais benignidade. Não é isto porém dizer que se não faça uma reforma prudente.

Na Inglaterra não podem ser capitães de navio senão os individuos nascidos na Inglaterra, ou naturalisados por um Acto do Parlamento, ou que se tornão subditos do Rei e tendo prestado juramento de fidelidade (Stat. 3 e 4 Guilh. 4 Cap. 54 § 16).

Todo o estrangeiro póde adquirir o direito de ser empregado em um navio, se tem servido durante 3 annos, em tempo de guerra, nos navios do Rei, obtido um certificado de boa conducta, e se presta juramento de não servir a um governo estrangeiro (Stat. 34 George 3 Cap. 68). A nomeação de um capitão que não reune estas condições é passivel do confisco do navio e das mercadorias (Stat. 42 George 3 Cap. 61 § 1.º a 5.º).

Todavia, em tempo de guerra, é permittido ao Rei conceder aos commerciantes autorisação de engajar estrangeiros que tenhão servido em um navio da marinha real durante 2 annos.

O capitão e a gente de sua equipagem em tres quartas partes pelo menos deve ser de subditos inglezes, salvo as modificações apontadas.

No Decreto portuguez de 8 de Julho do corrente anno, algumas disposições se encontrão reunidas ácerca deste assumpto, ás quaes, apezar de não se acharem muito de accordo com o pensamento que dictou a autorisação contida no citado § 5.º da Lei brasileira de 9 de Setembro de 1862, peço licença a V. Ex. para transcrever.

TITULO 1.º

Da nacionalidade dos navios e suas condições.

Art. 1.º As condições da nacionalidade dos navios mercantes portuguezes tem por objecto:

1.º A construcção ou origem do navio;
2.º Os proprietarios ou armadores;
3.º O capitão e officiaes que o commandão;
4.º A equipagem ou tripolação que o montão.

CAPITULO 1.º

Da origem do navio.

Art. 2.º Para um navio mercante ser considerado portuguez deve ser de construcção portugueza.

Art. 3.º Mas os navios estrangeiros ou de construcção estrangeira são considerados nacionaes para todos os effeitos:

1.º Sendo comprados por subditos portuguezes, uma vez que esteja pago o direito de tonelagem estabelecido no Decreto de 11 de Agosto de 1852, e feito além disso o registro nos termos e nos casos do art. 4.º do mesmo Decreto;

2.º Sendo legitimamente apresados e julgados boa presa;

3.º Sendo julgados perdidos por alguma infracção ás leis;

4.º Pertencendo á companhias de navegação ou de reboques estabelecidas em Portugal e legalmente autorisadas.

CAPITULO 2.º

Art. 4.º Não é considerado portuguez um navio ainda mesmo de construcção portugueza, cuja propriedade não pertencer inteiramente a portuguezes ou a estrangeiros naturalisados.

§ 1.º O navio portuguez alheado por armador nacional a um estrangeiro deixa de ser portuguez.

§ 2.º O estrangeiro não naturalisado, adquirindo por herança, ou outro titulo gratuito, navio portuguez, deve alhea-lo dentro de 30 dias, pena de ser adjudicado ao denunciante.

Art. 5.º O navio estrangeiro adquirido por um portuguez, havendo no contracto reserva fraudulenta a favor de estrangeiro não naturalisado, será arrematado, descoberta a fraude, e o seu producto applicado ao hospital de marinha.

Art. 6.º São considerados portuguezes e possuidos por portuguezes, para os effeitos do art. 4.º, os navios pertencentes á companhias de navegação ou de reboques, estabelecidas em Portugal e legalmente autorisadas.

Art. 7.º A posse de um navio sem titulo de acquisição não attribue ao possuidor a propriedade.

CAPITULO 3.º

Art. 8.º O capitão ou mestre e o sobrecarga devem ser portuguezes ou estrangeiros naturalisados.

Art. 9.º Dos individuos, que constituirem a equipagem, dous terços, pelo menos, devem tambem ser portuguezes ou estrangeiros naturalisados, salvo o disposto nos tratados.

Nos Estados-Unidos adoptão-se os seguintes principios:

A fim de nacionalisar os navios americanos e obter os direitos necessarios para possui-los, deve haver um registro a bordo de cada navio.

Ha quatro especies de navios.

1.º Os navios sujeitos a registro, isto é, os construidos na America, ou condemnados como presa, ou confiscados por contravenção, e que pertenção a subditos da União, tem o direito de ser registrados. (Actos do congresso de 31 de Dezembro de 1792 cap. 1.º, e de 18 de Fevereiro de 1793 cap. 8.º). E' preciso entretanto que o proprietario, a menos que não seja Consul ou agente acreditado, não faça sua residencia habitual no estrangeiro. E' necessario ao menos que elle seja associado a uma casa residente nos Estados-Unidos, e que ahi exerça o commercio (Acto de 1792 Secção 2.ª).

Os cidadãos naturalisados não podem demorar-se mais de 1 anno em seu paiz natal, nem mais de 2 annos no estrangeiro, se não quizerem perder as vantagens inherentes ao registro do navio. Um novo registro deve ser feito quando um navio tem sido vendido de boa fé a um cidadão americano domiciliado na America (Acto de 27 de Março de 1804 Cap. 52).

2.º Os navios construidos nos Estados-Unidos, mas que, em totalidade ou em parte, pertencem a individuos que não são cidadãos da União, devem ser inscriptos, e tem os direitos dos navios construidos e inscriptos nos Estados-Unidos (Acto de 1792 Cap. 1.º Secção 20).

3.º Os navios que, posto pertencentes a Americanos, não tem entretanto sido construidos nos Estados-Unidos podem receber um acto de propriedade (Actos de 14 de Abril de 1802 Cap. 16 e 2 de Março de 1803 Cap. 59).

4.º Os navios empregados na pesca ou na cabotagem devem ter as mesmas qualidades que os navios sujeitos ao registro, ser arrolados e ter obtido uma licença (Acto de 18 de Fevereiro de 1793 Cap. 8.º Secção 12).

Em consequencia todo o navio a registro póde ser arrolado pela exhibição do seu registro, e cada navio comprehendido no arrolamento póde obter um novo registro se deixa perimir seu arrolamento (Acto de 18 de Fevereiro de 1793 Cap. 8.º Secção 3.ª).

Os navios da pesca e da cabotagem não podem, sob pena de confisco, carregar mercadoria alguma estran-

geira se não estão arrolados, e se não tem recebido uma licença (Ibid. Secção 121), etc.

Antes do registro o proprietario deve affirmar debaixo de juramento e assignar que o navio foi construido nos Estados-Unidos, que pertenceu sempre exclusivamente a cidadãos da America do Norte, e que o capitão é Americano, etc.

Se o navio é novo, é preciso além disso uma attestação do constructor, certificando que foi construido por elle ou sob sua direcção, indicando o modo de construcção, o numero dos apparelhos ou dos mastros, o comprimento, a largura, a profundidade, a tonelagem e todas as designações proprias a estabelecer a identidade do navio (Acto de 1792 Secção 8.ª), etc.

Todo o capitão para commandar um navio registrado deve ser cidadão dos Estados-Unidos (Acto de 31 de Dezembro de 1792 § 3.º).

O codigo Hespanhol adopta, nos arts. 631 a 638, principios semelhantes, e com elle outros codigos.

Entretanto, visto que a lei autorisou o Governo a dispensar ás embarcações brasileiras do limite prescripto para o numero de estrangeiros que podem pertencer á tripolação, e da exigencia relativa á nacionalidade dos capitães e mestres, e uma vez que se acha o Governo resolvido a servir-se dessa autorisação, torna-se necessario providenciar sobre este objecto pela fórma que pareça mais acertada.

Todavia creio que ha embaraços que a lei por si só não póde remover: é preciso tambem aguardar da acção do tempo uma parte dos resultados que se desejão.

Cumpre aqui recordar que além das difficuldades resultantes do recrutamento para as equipagens que são destinadas aos navios da Armada, existem outras que são especiaes aos da cabotagem.

Uma parte dos individuos ao serviço dos navios de cabotagem é de escravos: a outra compõe-se de homens livres que são tomados a salario.

Os salarios são, e não podem deixar de ser elevados; não só porque em um paiz novo como o nosso o preço do trabalho é mais caro do que na Europa, como tambem porque a natureza rude do serviço de bordo, os riscos da navegação, levão esses individuos a exigirem uma melhor remuneração. E para mais perfeito conhecimento desta materia, vem indicadas nas tabellas appensas a este relatorio as soldadas que se pagão na navegação da grande e pequena cabotagem, no trafico do porto no Rio de Janeiro, e em outras Provincias do Imperio.

Nos navios estrangeiros os salarios são em regra modicos. Os marinheiros de 1.ª classe na Austria vencem de 14 a 18 florins por mez para as viagens do Mediterraneo, e de 2 a 4 florins para os portos do Oceano.

Em Antuerpia os de 1.ª classe 50 francos por mez; e os ordinarios de 35 a 40 francos.

Em Hamburgo de 37 francos e 50 c., e ás vezes se eleva a 47 francos.

Em Genova é de 50 a 75 francos, segundo os marinheiros e o destino.

Na Prussia, em Dantzig, um marinheiro de 1.ª classe 13 thalers, um da 2.ª classe 9 thalers.

Na Russia para os de 1.ª classe 75 francos, e para os outros 50 francos em S. Petersbourg.

Na Hespanha, os de 1.ª classe 85 francos, os outros 75 francos, em Cadix.

Nos Estados-Unidos, em Charleston, 13 dollars, e paga-se um mez adiantado.

E demais, como a mór parte das vezes não tem os individuos engajados nos nossos navios de cabotagem a precisa aptidão e destreza, ha necessidade de empregar um maior numero delles; o que não acontece na mesma escala nos navios estrangeiros, principalmente de certas marinhas; do que resulta que estes em menor numero, e por conseguinte com menor dispendio dos armadores, satisfazem as necessidades de bordo, acodem a todas as manobras do navio, ou sejão em tempo calmo e bonançoso, ou em luta com os elementos.

Os francezes, comquanto empreguem menor numero de marinheiros que os brasileiros nos seus navios, tem todavia necessidade de um maior numero de homens que as principaes marinhas estrangeiras. Os americanos do Norte não empregão senão um marinheiro sobre 25 toneladas, os Hanoverianos, os da Noruega, os povos do Baltico e do mar do norte senão um homem por 19 toneladas, a Inglaterra e a Hollanda 1 em 15 ou 16 toneladas.

Além disso, nos navios brasileiros de cabotagem, principalmente os que navegão para pequenos portos baldos de recursos de transporte, as equipagens são empregadas nos serviços de carga e descarga, a que se não podem subtrahir para alcançarem fretes, e que os obriga a terem um pessoal mais numeroso; ao passo que nos navios estrangeiros, que frequentão os grandes portos do Imperio, essas necessidades não se fazem tão vivamente sentir; e nem elles a taes serviços se submettem.

Todas estas circumstancias, e outras que dellas naturalmente decorrem, collocão os navios brasileiros em posição desigual e inferior ás dos navios estrangeiros; e penso que se as não deve perder de vista para tomar-se uma posição media e moderada na reforma que se passa a fazer.

Terminando neste ponto cumpre-me declarar que tive principalmente em vista apresentar á alta apreciação de V. Ex. esclarecimentos positivos e praticos sobre esta grave, complexa e difficil questão, porque me pareceu que em assumptos taes, em que se envolvem interesses muito importantes do Estado, se não devia fallar á imaginação e fascinar os espiritos, mas á razão reflectida, inspirada pela causa publica e esclarecida pelo exame escrupuloso dos factos.

Se no desempenho de tão ardua incumbencia não pude conseguir o meu proposito e satisfazer os desejos de V. Ex., sirva-me de escusa a segurança dos esforços e do zelo que envidei na confecção deste trabalho para procurar corresponder á confiança com que V. Ex. se dignou honrar-me.

Deus Guarde a V. Ex.—Rio de Janeiro, 14 de Dezembro de 1863.—Illm. e Exm. Sr. Conselheiro de Estado e Senador do Imperio Marquez de Abrantes, Ministro e Secretario de Estado interino dos Negocios da Fazenda.

José Mauricio Fernandes Pereira de Barros.

N. 1.

Quadro da navegação a vapor da grande e pequena cabotagem da Côrte para o Norte e Sul do Imperio, com indicação das Companhias e vapores particulares que a effectuão, e das Leis e Decretos que as regulão.

Empreza de navegação — Espirito Santo. — Ella tem a seu serviço. — O vapor *Juparanã* de 237 toneladas, 120 cavallos de força, com 28 pessoas de tripolação.

Pelo Decreto n.° 2.063 de 27 de Dezembro de 1857 foi approvado o contracto para esta navegação, e pelo de n.° 2.249 de 15 de Setembro de 1858 forão approvados seus estatutos. O Decreto n.° 2.436 de 6 de Julho de 1859 innovou o contracto.

Esta Companhia é obrigada a fazer a navegação uma ou mais vezes por mez entre o porto do Rio de Janeiro e o de S. Matheus na Provincia do Espirito Santo, com escala pelo de Itapemirim, e da Cidade da Victoria, tocando tambem a foz do Itabapoana, Piuma e Guarapary quando convier, e para isso houver trato e signal combinado de antemão.

Companhia — Macahé e Campos. — Emprega nesta navegação o vapor *Diligente* de força de 140 cavallos, 199 toneladas com 23 pessoas de tripolação.

Além disso possue 5 hiates e 8 barcas.

O Decreto n.° 2.584 de 30 de Abril de 1860 approvou os estatutos desta Companhia.

O Decreto n.° 3.030 de 12 de Dezembro de 1862 approvou o seu contracto para fazer mensalmente uma viagem do Rio de Janeiro a Caravellas na Provincia da Bahia, com escala pelos portos intermediarios da Victoria e S. José de Porto Alegre e deste ao de Santa Clara no Mucury.

Companhia — Santa Cruz. — Tem 8 vapores, dos quaes 4 são empregados na navegação subsidiada pelo Governo Geral, e os outros 4 em que é sómente subsidiada pelo Governo Provincial, isto é, a navegação da Cachoeira, Santo Amaro, Nazareth e Valença.

São elles os seguintes: — *Gonçalves Martins* e *Valeria de Sinimbú*, cada um da força nominal de 126 cavallos, de 298 toneladas, com 30 pessoas de tripolação. O *Cotinguiba* e *Santa Cruz*, cada um de 103 cavallos, 195 toneladas e 25 pessoas de tripolação. O *Dous de Julho*, 60 cavallos, 100 toneladas, 42 pessoas. O *Jequitaia*, 65 cavallos, 90 toneladas 12 pessoas. O *Progresso*, 40 cavallos, 40 toneladas, 10 pessoas.

O Decreto n.° 1.038 de 30 de Agosto de 1852, de conformidade com a Lei n.° 632 de 18 de Setembro de 1851, concedeu privilegio a Antonio Pedroso de Albuquerque para a navegação por vapor entre o porto da Cidade da Bahia até Maceió na linha do Norte, e na do Sul até Caravellas.

A Lei n.° 861 de 26 de Julho de 1856 art. 4.° autorisou o Governo a innovar o contracto celebrado com o referido emprezario; e o Decreto n.° 1.928 de 25 de Abril de 1857 effectivamente alterou as condições relativas a esta Companhia.

A navegação faz-se da Cidade da Bahia até Caravellas, ao Sul, com escala pelos portos de Camamú, Ilheos, Canavieiras e Porto Seguro; e até Maceió, ao Norte, tocando em Villa Real, Vazabarris, Cotinguiba e Rio de S. Francisco.

Companhia Pernambucana. — Os seus vapores são: — O *Jaguaribe*, 120 cavallos, 429 toneladas, 34 pessoas.

O *Persinunga*, 60 cavallos, 422 toneladas, 25 pessoas.

O *Mamanguape*, 80 cavallos, 337 toneladas, 24 pessoas.

O Decreto n.° 1.113 de 31 de Janeiro de 1853 concedeu a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, e outros, privilegio exclusivo para a navegação a vapor entre o porto da Cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até ao da Cidade da Fortaleza ao Norte.

O Decreto n.° 1.478 de 22 de Novembro de 1854 alterou as condições desse Decreto; e o Decreto n.° 861 de 26 de Julho de 1856 augmentou a subvenção concedida a esta Companhia, e approvou o seu privilegio para o estabelecimento de um ou mais vapores de reboque para o serviço do porto de Pernambuco.

A Lei n.° 1.044 de 20 de Setembro de 1859 art. 3.° autorisou o Governo a conceder a esta Companhia um emprestimo de 300 contos; a prorogar por mais um anno o prazo determinado para o começo das duas viagens por mez da Cidade do Recife á Fortaleza, eliminada a clausula do privilegio exclusivo da navegação, e a augmentar a respectiva subvenção. E o Decreto n.° 2.511 de 14 de Dezembro de 1859 approvou o contracto celebrado com esta Companhia, em virtude e para execução do art. 3.° da citada Lei de 20 de Setembro, e altera as condições annexas ao Decreto de 31 de Janeiro de 1853.

O Decreto n.° 2.977 de 27 de Setembro de 1862 approvou o contracto feito com esta Companhia, fazendo extensiva a linha do Sul até Aracajú, e autorisa seis viagens annuaes á Ilha de Fernando de Noronha.

Esta Companhia faz a navegação do Recife a Aracajú em Sergipe, tocando no Penedo nas Alagôas, e com escala pelos portos de Tamandaré, Barra Grande, Porto de Pedras e quaesquer outros que se prestem á mesma navegação; e até a Cidade da Fortaleza, ao Norte, tocando nos portos da Parahyba, Assú, Aracaty, e quaesquer outros intermedios que offereção proporções e agua sufficiente para entrada dos vapores. Deve tambem fazer seis viagens annuaes á Ilha de Fernando.

Companhia para a navegação do Jequitinhonha.

O Decreto n.º 2.212 do 1.º de Setembro de 1858 approvou o contracto celebrado com o Conselheiro Francisco Gonçalves Martins para a navegação a vapor no rio Jequitinhonha, e entre a barra deste e Canavieiras, a ligar a esta a que vai de Caravellas á Cidade da Bahia. A Lei n.º 1.014 de 20 de Setembro de 1859 approvou as condições desse contracto. Mas esta Companhia desorganisou-se.

Companhia Brasileira de Paquetes.
Faz a navegação nos seguintes vapores: — *Cruzeiro do Sul* e *Oyapock*, cada um de 1.404 toneladas, 390 cavallos, e 66 pessoas de tripolação.
Apa e *Princeza de Joinville*, cada um de 917 toneladas, 250 cavallos, e 55 pessoas.
Paraná, 856 toneladas, 220 cavallos, e 55 pessoas.
Tocantins, 680 toneladas, 220 cavallos, e 55 pessoas.
Brasil, 492 toneladas, 120 cavallos, e 55 pessoas.
Protecção, 400 toneladas, 240 cavallos, e 24 pessoas.
Perseverança, 200 toneladas, 90 cavallos, e 14 pessoas.

O Decreto n.º 2.045 de 9 de Dezembro de 1857 approvou o contracto celebrado, innovando o de 2 de Janeiro de 1855.
O Decreto n.º 2.091 de 30 de Janeiro de 1858 alterou alguns dos artigos dos seus Estatutos. E o de n.º 2.513 de 17 de Dezembro de 1859 alterou as condições annexas ao Decreto de 1.515 de 3 de Janeiro de 1855, e ao de n.º 2.045 de 9 de Dezembro de 1857.
Esta Companhia deve fazer duas vezes por mez viagens para o Norte, partindo os paquetes desta Côrte até a Capital da Provincia do Pará, com escala pelo portos da Bahia, Maceió, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceará e Maranhão.
As viagens para o Sul terão tambem lugar duas vezes por mez, partindo os paquetes desta Côrte até o Rio Grande do Sul, e tocando em S. José do Norte, com escala por Santa Catharina, e, quando haja necessidade do serviço tambem por Santos e S. Francisco; devendo na 1.ª viagem de cada mez seguir o vapor até Montevidéo.
O serviço de transporte de passageiros e correspondencia entre a Cidade do Rio Grande e Porto Alegre deve ser feito por vapores menores desta Companhia.

Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas.— Os vapores que emprega nesta navegação, são:
O *Belém*, de 200 cavallos, 142 toneladas, com 52 pessoas de tripolação.
Manáos, de iguaes dimensões e igual tripolação da antecedente.
Tapojóz, idem.
Inca 100 cavallos, 142 toneladas, e 46 pessoas.
Ycamiaba, idem.
Tabatinga, 60 cavallos, 71 toneladas, e 32 pessoas.
Monarcha, 30 cavallos, 35 toneladas, e 24 pessoas.
Além destes vapores ainda possue a Companhia 7 saveiros, e officinas onde emprega para mais de 100 pessoas.

A Lei n.º 586 de 6 de Setembro de 1850 art. 2.º autorisou o Governo a estabelecer no Amazonas e aguas do Pará a navegação por vapor, que servisse para correios, transportes, e rebocagem até as Provincias vizinhas, e territorios estrangeiros confinantes, consignando prestações a quem se propuzesse a manter a dita navegação, ou empregando embarcações do Estado. O Decreto n.º 1.037 de 30 de Agosto de 1852, nessa conformidade concedeu a Irineo Evangelista de Souza privilegio exclusivo por 30 annos para a navegação por vapor no sobredito rio.
O Decreto n.º 1.055 de 20 de Outubro de 1852 approvou os Estatutos desta Companhia.
A Lei n.º 726 de 3 de Outubro de 1853 approvou o contracto celebrado com esta Companhia em virtude da lei citada de 1850, e autorisou o Governo a estipular com ella, mediante indemnisação, o tempo e a fórma do resgate do respectivo privilegio do modo que julgasse mais conveniente. O Decreto n.º 1.445 de 2 de Outubro de 1854 innovou o contracto.
Pelo Decreto n.º 1.988 de 10 de Outubro de 1857 teve o contracto outra novação, a qual foi alterada pelos Decretos n.º 2.107 de 20 de Fevereiro de 1858 e n.º 2.591 de 9 de Maio de 1860.
Por Decreto n.º 2.827 de 14 de Setembro de 1861 forão approvados os novos Estatutos, que actualmente regem, e que elevárão o seu capital.
Esta navegação está dividida em 3 linhas:
A 1.ª faz duas viagens por mez, principiando em Belém, Capital da Provincia do Pará, e terminando em Manáos, na Capital da Provincia do Amazonas, com escala por Breves, Gurupá, Prainha, Santarem, Obidos, Villa Bella e Serpa:
A 2.ª faz uma viagem mensal, principiando na Cidade de Manáos, Capital da Provincia do Amazonas, e acabando em Tabatinga na fronteira do Perú, com escala por Coary, Teffé, Fonte-Boa, Tocantins e S. Paulo; e chegava até Nauta quando tinha para isso contracto com o Governo do Perú.
Este contracto, celebrado com o Governo do Perú em 1852, expirou em Julho de 1858, por ter o Governo da Republica intimado que desistia do direito de proroga-lo: mas em 1859 novo contracto foi celebrado em Lima pelo Governo e o Agente da Companhia para a navegação entre Tabatinga e um ponto do Amazonas na sua confluencia com o Huallaga, pelo prazo de dous annos, sendo o primeiro forçoso, e o segundo voluntario para aquelle Governo, que poderia da-lo por terminado no fim do primeiro anno, prevenindo a Companhia com seis mezes de antecedencia. Approvado esse contracto por Decreto de 27 do mesmo mez, começou a ter execução no mez de Janeiro de 1860, em virtude de ajustes anteriores com o Governo Imperial,

Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas, etc., etc.

ratificados pelo citado Decreto n.º 2.591 de 9 de Maio de 1860. Os dous annos do contracto Peruano de Julho de 1859 findárão em Dezembro de 1861.

A 3.ª linha faz duas viagens mensaes, de Belém a Cametá. Durante o anno findo de 1862 a navegação a vapor da Provincia do Pará recebeu um grande e importante desenvolvimento. Em virtude da autorisação conferida pelas Leis Provinciaes n.º 359 de 6 de Outubro de 1860 e 382 de 5 de Outubro de 1861, celebrou a respectiva Presidencia em 12 de Abril um contracto com esta Companhia para a navegação por vapor entre Belém e a Cidade de Macapá e diversos portos da ilha de Marajó.

Por esse contracto ficárão creadas mais tres linhas de navegação dentro da Provincia; a saber: a 1.ª para Chaves, a 2.ª para Itacuam, e a 3.ª para Soure; obrigando-se mais a Companhia a fazer tocar o vapor da linha de Cametá, em todas as suas viagens, na povoação de Abaeté. Posteriormente, para satisfazer ás solicitações dos habitantes do districto de Anapú, estabeleceu-se nessa mesma linha mais uma escala para o porto de S. Domingos.

Associação Sergipense para o estabelecimento de rebocagem a vapor nas barras da Provincia de Sergipe.—Emprega neste serviço o Vapor *Aracajú*, de 60 cavallos, 136 toneladas, e 14 pessoas de tripolação.

O Decreto n.º 1.457 de 14 de Outubro de 1854 concedeu privilegio a esta associação para estabelecer vapores de reboque nas barras de Sergipe. E a Lei n.º 825 de 13 de Julho de 1855 approvou a concessão deste privilegio.

Companhia de Navegação do Maranhão.— Os seus vapores são:

Guajarú e *Camossim*, cada um de 110 cavallos, 400 toneladas e 30 pessoas.

S. Luiz, 70 cavallos, 98 toneladas e 24 pessoas.

Pindaré, 50 cavallos, 76 toneladas e 22 pessoas.

Caxias e *Itapicurú*, cada um de 30 cavallos, 50 toneladas, e 19 pessoas.

Tem além destes vapores 9 barcas de reboque e alguns lanchões e batelões para carga.

O Decreto n.º 2.197 de 26 de Junho de 1858 approvou o contracto celebrado com esta Companhia para a navegação costeira entre os portos de S. Luiz do Maranhão e a Cidade da Fortaleza no Ceará, e entre o mesmo porto do Maranhão e o de Belém no Pará. Esta Companhia obrigou-se a estabelecer a navegação regular por vapor entre o porto de S. Luiz do Maranhão, e o da Cidade da Fortaleza no Ceará, com escala pelos portos da Parnahyba, Aracaty e Granja, ou quaesquer outros que se prestem á navegação, e bem assim entre o mesmo porto do Maranhão e o de Belém, no Pará, com escalas pelos de Guimarães, Turyassú, Bragança e Vigia.

Companhia de Navegação nas aguas do rio Parnahyba, no Piauhy.— Emprega nesta navegação:

O vapor *Urussuhy*, com 18 pessoas de tripolação.

A Lei n.º 761 de 22 de Julho de 1854 autorisou o Governo a conceder privilegio a particulares ou á Companhias, que emprehendessem a navegação por vapor nas aguas do rio Parnahyba. E effectivamente a Companhia se incorporou e contractou com a Provincia a referida navegação: este contracto foi reformado em 22 de Setembro de 1859; mas a subvenção provincial marcada não foi paga e um terceiro contracto ainda se celebrou.

Por Aviso de 24 de Fevereiro de 1860 mandou o Governo Geral auxiliar a esta empreza com uma subvenção.

O Decreto n.º 2.974 de 16 de Setembro de 1862 permittio a esta Companhia a navegação a vapor no rio Parnahyba e approvou seus Estatutos.

Companhia Ferreira entre esta Côrte e a Cidade do Desterro em Santa Catharina.— Os seus vapores são:

Imperador, de 580 toneladas, e 31 pessoas.

Imperatriz, de 580 toneladas, e 31 pessoas.

Juquiá, de 30 toneladas, e 8 pessoas.

Progresso.

O Decreto n.º 1.066 de 13 de Novembro de 1852 approva o contracto feito com José Rodrigues Ferreira para a navegação por vapor entre o porto do Rio de Janeiro e o da Cidade do Desterro.

O Decreto n.º 1.762 de 14 de Maio de 1856 innovou esse contracto.

A Lei n.º 895 de 4 de Julho de 1857 approvou o subsidio addicional que fôra concedido a esta Companhia. O Decreto n.º 2.450 de 18 de Agosto de 1859 approvou os seus Estatutos, e determinou que se denominasse — Companhia de Navegação intermediaria a vapor até Santa Catharina. — Obrigou-se á realizar a navegação em duas viagens redondas por mez entre o Rio de Janeiro e Santa Catharina, tocando em Ubatuba, S. Sebastião, Santos, Iguape, Paranaguá e S. Francisco.

Companhia de navegação entre Montevidéo e Cuyabá, denominada — do Alto Paraguay.

Ella emprega os seguintes vapores:

Marquez de Olinda, de 80 cavallos, 108 toneladas, e 41 pessoas.

Conselheiro Paranhos, de 30 cavallos, 70 toneladas, e 31 pessoas.

Visconde de Ypanema, de 40 cavallos, 100 toneladas, e 31 pessoas.

Cuyabá, 10 cavallos, 30 toneladas, duas pessoas. Este vapor serve na viagem de Mato Grosso até Santo Antonio, em occasião de secca; e quando isso acontece augmenta-se a sua tripolação com marinheiros de alguns dos outros vapores. Possue, além disso, 2 lanchões de ferro que se empregão, rebocados pelos vapores, na conducção de cargas de Corumbá a Cuyabá. Uma lancha que serve para descarga dos vapores: um bote, uma igarité do serviço dos mesmos, 7 canoas e 2 batelões que se empregão no serviço do córte de lenha.

O Decreto n.° 2.196 de 23 de Junho de 1858 approvou o contracto celebrado com José Antonio Soares para a navegação por vapor entre Montevidéo e a cidade de Cuyabá.

O Decreto n.° 2.216 de 7 de Agosto de 1859 approvou os Estatutos desta Companhia.

Obrigou-se a estabelecer duas linhas de navegação a vapor, sendo a 1.ª do porto de Montevidéo por Buenos-Ayres, Baxada, Corrientes e Assumpção até acima de Coimbra na Provincia de Mato Grosso, onde estiver a Alfandega; e a 2.ª deste ponto até a Cidade de Cuyabá.

União Campista e Fidelista.

Os seus vapores são:

Ceres, de 182 toneladas, 22 pessoas, e 120 cavallos.

Galgo, de 13 cavallos, 72 toneladas, e 15 pessoas, o qual faz a navegação intermediaria de Campos a S. João da Barra, e vice-versa.

O Decreto n.° 1.624 de 21 de Julho de 1855 autorisou a incorporação e approvou os Estatutos desta Companhia. E o Decreto n.° 2.093 de 30 de Janeiro de 1858 autorisou-a a augmentar o seu fundo social. Faz a navegação entre esta Côrte e a Cidade de Campos.

Além das barcas de vapor, deve ter a Companhia mais um trapiche na barra da Cidade de S. João da Barra com a capacidade precisa, e mais 4 barcas de caixão, proprias para a navegação do Rio Parahyba.

Além destas Companhias, existe:
O vapor *Itambé*, de Araujo, de 86 toneladas e 17 pessoas de tripolação.
O vapor *Parahyba*, de J. Cornelio dos Santos, de 104 toneladas e 16 pessoas de tripolação.
O paquete *Jerumirim*, de 84 toneladas e 14 pessoas, de L. T. Guerra.
O *D. Affonso*, de 124 toneladas e 18 pessoas, do mesmo.
O *Pirahy*, de 107 toneladas e 20 pessoas, de Ivahy & Braga.
O *Santa Maria*, de 364 toneladas e 24 pessoas, do mesmo.
O *Marambaia*, de 66 toneladas e 14 pessoas, de J. J. de Souza Breves.
O *Duarte I*, de 90 toneladas e 11 pessoas, de Pereira Duarte.
O *Pedro II*, de 167 toneladas e 22 pessoas, de Francisco José Cardoso Filho.
O *Innovador*, de 81 toneladas e 17 pessoas, do Barão de Mauá.
Estes vapores particulares são principalmente empregados no transporte de café.

Existe mais:
A Companhia Nictheroy e Inhomerim, formada pela fusão das Companhias Nictheroy e Inhomerim. Ella faz a navegação dentro da bahia desta Capital entre os portos seguintes:
Da praia de D. Manoel a Botafogo.
Da mesma praia a S. Domingos.
Da mesma praia a Nictheroy.
Da praia do Peixe ao porto do Meyer e da Madame em S. Gonçalo.
Da praia dos Mineiros á Estrella.
Da Prainha a S. Christovão e Ponta do Cajú.
Do Sacco do Alferes á S. Christovão.
Os seus vapores são: — *Carioca, S. Sebastião, S. Clemente, Santa Cruz, S. Domingos, Nictheroy, Ponta da Aréa, Flor da Estrella, Ponta do Cajú, S. Christovão, União, Veloz, Activa*, com uma tripolação total de 81 individuos.
Companhia Mauá. — Faz viagem diaria entre o caes da Prainha na Côrte e o porto de Mauá. Emprega nella 3 vapores: — *Mauá, Bonga*, e *Petropolis*.
União Nyctherohyense. — Faz a navegação regular, e em dias alternados, entre esta Côrte e o porto de Sampaio, no rio Macacú, e diaria entre esta Côrte e a cidade de Magé, com escala por Paquetá.

Rio de Janeiro em 14 de Dezembro de 1863.

José Mauricio Fernandes Pereira de Barros.

N. 2.

Mappa demonstrativo das soldadas que se pagão na navegação da grande e pequena cabotagem dos portos da Provincia da Bahia.

Actualmente.

DERROTAS.		MESTRES. Viagem redonda.	MESTRES. A descarregar.	MESTRES. Por mez.	PILOTOS. Por mez.	CONTRAMESTRES. Viagem redonda.	CONTRAMESTRES. A descarregar.	CONTRAMESTRES. Por mez.	MARINHEIROS. Viagem redonda.	MARINHEIROS. A descarregar.	MARINHEIROS. Por mez.	MOÇOS. Viagem redonda por mez.
Grande cabotagem.	Rio de Janeiro		120$				70$			35$		A julgar.
	Rio Grande do Sul	500$	250$			230$	116$			58$		»
	Porto Alegre	500$	250$			172$	136$			68$		»
	S. Matheus	120$				70$				18$		»
	Victoria	130$				75$				22$		»
	Santa Catharina	200$				150$			100$			»
	Pernambuco	100$	60$				45$			30$		»
	Macció	140$				65$			40$			»
	Assú	350$	150$			150$		60$			30$	»
	Aracajú	120$	60$			50$	25$		30$	15$		»
	Estancia	100$	50$			30$	15$		20$	10$		»
	Penêdo	120$				60$			40$			»
	Sergipe	100$				50$			28$	14$		»
Pequena cabotagem.	Caravellas	80$				35$			20$			A julgar.
	Prado	100$				35$	17$		30$	15$		28$000
	Alcobaça		40$				23$			13$		26$000
	Canavieira		25$				18$			13$		
	Belmonte		50$				18$			13$		22$000
	Porto Seguro		25$				15$			12$		20$000
	Itapicurú	40$							13$			$
	Santa Cruz	60$				36$			24$			$
	Ilhéos	55$				33$			22$			$
	Camamú	20$							12$			$
	Una	35$							15$			$
	Valença	20$							10$			$
	Abbadia		45$				18$			12$		$
	Torre		30$				12$			10$		$
	Sabauma	100$				50$			25$			$
	Inhambupe	100$				50$			25$			$

VAPORES.

DERROTAS.	Commandante.	Officiaes. 1.º	Officiaes. 2.º	Piloto.	Marinheiros. 1.º	Marinheiros. 2.º	Cozinheiros. 1.º	Cozinheiros. 2.º	Contramestre	Marinheiros.	Foguistas.	Carvoeiros.	Moços.	Criados.	Despenseiros.
Portos do Norte da Provincia até Maceió	150$	50$	50$	....	200$	150$	30$	30$	50$	30$	35$	26$	A julgar	A julgar	30$
Portos do Sul desta Provincia	150$	50$	50$	....	200$	150$	30$	30$	50$	30$	35$	26$	»	»	30$

OBSERVAÇÕES.

As soldadas dos vapores são vencidas a mezes.

Os barcos de pesca de alto intitulados garoupeiras são guarnecidos por gente livre, e escrava, a qual do seu trabalho percebe em porção de peixe que apanhão, uma porcentagem.

Os barcos do reconcavo são tripolados pela maior parte por escravos dos seus proprietarios, alguns admittem só um patrão de 30$ á 40$ mensaes com gente livre.

As alvarengas de carga e descarga dos navios são guarnecidas por um, ou dous pretos do mesmo proprietario, e são rebocadas por botes ou por um pequeno vapor de reboque.

Alfandega da Bahia, 21 de Novembro de 1862.

O Inspector, *J. Torquato Carneiro de Campos.*

N. 3.

Quadro demonstrativo das soldadas que se pagão na navegação de grande e pequena cabotagem na Côrte.

	DERROTAS.	Mestres.			Pilotos.	Contramestres.			Marinheiros.			Moços.		Patrões.	Remadores.
		Viagem redonda.	A descarregar.	Por mez.	Por mez.	Viagem redonda.	A descarregar.	Por mez.	Viagem redonda.	A descarregar.	Por mez.	Viagem redonda.	Por mez.	Por mez.	Por dia.
GRANDE CABOTAGEM.	Aracajú	300$	......	......	......	160$	......	......	80$	......	......	......	»		
	Assú	350$	......	150$	......	150$	......	60$	75$	......	30$	......	»		
	Alcobaça	110$	......	......	......	60$	......	......	32$	......	......	......	»		
	Bahia	300$	166$	......	......	......	52$500	......	......	35$	......	......	»		
	Benevente	130$	65$	......	......	......	78$	......	52$	......	......	......	»		
	Caravellas	95$	55$	......	......	73$	35$	......	50$	26$	......	......	»		
	Cotinguiba	300$	......	......	......	140$	......	......	52$	......	......	......	»		
	Guaratuba	160$	80$	......	......	90$	40$	......	60$	37$	......	......	»		
	Guaraparim	160$	120$	......	......	70$	30$	......	40$	20$	......	......	»		
	Iguape	120$	......	......	......	65$	30$	......	24$	14$	......	......	»		
	Itapacoroya	115$	30$	......	......	70$	22$	......	47$	14$	......	......	»		
	Itapemerim	60$	......	......	......	......	35$	......	......	16$	......	......	»		
	Itajahy	110$	60$	......	......	70$	28$	......	40$	20$	......	......	»		
	Laguna	136$	90$	......	......	90$	35$	......	......	20$	......	......	»		
	Mucury	160$	60$	......	......	70$	28$	......	55$	20$	......	......	»		
	Maceió	350$	200$	......	......	160$	75$	......	75$	32$	......	32$	»		
	Paranaguá	133$	50$	......	......	75$	27$	......	50$	15$	......	......	»		
	Pernambuco	400$	210$	......	......	120$	64$	50$	......	40$	32$	......	»		
	Porto Alegre	400$	160$	......	......	160$	75$	......	......	46$500	......	......	»		
	Pará	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	»		
	Porto Seguro	150$	63$	......	......	......	30$	......	......	18$	......	......	»		
	Rio Doce	......	......	90$	......	......	......	40$	......	......	30$	......	»		
	Rio Grande do Sul	350$	200$	......	......	160$	82$	52$	......	12$500	......	......	»		
	Rio de S. Francisco do Sul	85$	60$	......	......	55$	35$	......	......	26$500	......	......	»		
	Santos	140$	100$	......	......	80$	50$	......	30$	20$	......	......	»		
	S. Sebastião	80$	......	......	......	50$	......	......	22$	......	......	......	»		
	S. Matheus	......	67$500	......	......	......	34$500	......	......	22$500	......	......	»		
	Santa Catharina	175$	......	......	......	70$	35$500	......	......	24$500	......	......	»		
	Ubatuba	80$	......	......	......	31$500	......	......	23$	......	......	......	»		
	Victoria	70$	60$	......	......	35$	26$	......	25$	21$500	......	......	»		
	Villa de Santa Cruz	130$	......	......	......	125$	......	60$000	40$	......	......	......	»		
PEQUENA CABOTAGEM.	Angra	60$	......	......	......	33$	......	......	18$	......	......	......	»		
	Cabo Frio	75$	......	......	......	26$	......	......	18$	......	......	......	»		
	Campos	72$	55$	......	......	46$	34$	......	34$	16$	......	......	»		
	Guaratiba	50$	......	......	......	32$	......	......	20$	......	......	......	»		
	Itaguahy	110$	......	......	......	45$	......	......	28$	......	......	......	»		
	Itabapoana	120$	......	......	......	60$	18$	......	36$	11$	......	......	»		
	Jerumerim	100$	......	......	......	50$	......	......	30$	......	......	......	»		
	Macahé	80$	......	......	......	35$	......	......	20$	......	......	......	»		
	Mangaratiba	200$	......	......	......	40$	......	......	20$	......	......	......	»		
	Mambucaba	100$	......	......	......	30$	......	......	20$	......	......	......	»		
	Paraty	70$	......	......	......	30$	......	......	20$	......	......	......	»		
	Rio de S. João	55$	......	......	......	35$	......	......	46$	......	......	......	»		
	Sepetiba	50$	......	......	......	30$	......	......	20$	......	......	......	»		

VAPORES.

DERROTAS.	Commandantes.	Officiaes.		Pilotos.		Machinistas.			Cozinheiros.		Contramestres.	Marinheiros.	Foguistas.	Carvoeiros.	Moços.	Creados.	Copeiros.	Despenseiros.
		1.º	2.º	1.º	2.º	1.º	2.º	3.º	1.º	2.º								
Portos do Norte...	166$606	110$000	100$000	100$000	......	190$080	150$000	25$000	40$000	30$000	80$000	30$000	45$000	24$000	20$000	20$000	20$000	32$000
Portos do Sul....	166$660	120$000	......	130$000	10$000	190$000	155$000	25$000	40$000	30$000	50$000	30$000	45$000	24$000	20$000	20$000	20$000	32$000
Santa Catharina..	150$000	......	......	......	......	180$000	120$000	......	30$000	......	60$000	30$000	35$000	20$000	20$000	20$000	......	30$000
Santos...........	180$000	......	......	......	......	170$000	120$00	......	33$000	......	80$000	30$000	35$000	20$000	20$000	20$000	......	28$000
Mucury...........	150$000	......	......	......	......	180$000	120$000	......	.....	......	60$000	35$000	36$000	......	......	......	......	......
S. Math. e Victoria.	140$000	......	......	......	......	170$000	150$00	......	......	......	50$000	36$000	35$000	......	......	......	......	......
Mangaratiba......	120$000	......	......	......	......	140$000	......	......	.....	......	70$000	25$000	30$000	......	......	......	......	......
Mambuc. e Angra..	180$000	......	......	......	......	150$000	......	......	.....	......	60$000	24$000	35$000	......	......	......	......	......
Campos...........	160$000	......	......	......	......	150$000	110$000	......	.....	......	80$000	33$000	35$000	24$000	20$000	20$000	......	23$000
Ang. e Jerumerim.	160$000	......	......	......	......	140$000	120$000	......	.....	......	70$000	24$000	30$000	......	......	......	......	24$000
Campos e Macahé.	180$000	......	......	......	......	180$000	130$000	......	.....	......	80$000	33$000	35$000	24$000	26$000	20$000	......	28$000

Quadro das soldadas que se pagão na navegação de cabotagem nas provincias abaixo mencionadas.

Piauhy...

Nos navios á vela:

O mestre 100$ mensaes e a terça parte das passagens.
A tripolação de 20$ a 40$

Nos vapores:

Os commandantes 300$, e a terça parte das passagens.
A tripolação 20$ a 40$.

Na navegação fluvial:

Commandante 100$, e a quarta parte das passagens.
Engenheiros 150$ a 280$.
Tripolação 12$ a 24$

Ceará...

Por viagem redonda:

Mestres dos hiates 30$.
Marinheiros 12$.
Mestres das cuters 12$.
Marinheiros 6$.
Mestres das barcaças 16$.
Marinheiros 8$.
Mestres dos lanchões 8$.
Marinheiros 6$.

Quando se empregão na grande cabotagem sahindo para os portos de outras provincias vizinhas, percebem:

Os mestres 100$.
Os marinheiros 30$.
Os moços 24$.

Isto acontece com todas as embarcações.

Rio Grande do Norte.............................. Regulão, viagem redonda, de 8$ a 10$ em certos e determinados pontos do littoral: ha porém occasiões em que percebem mais, conforme o trato que fazem.

Parahyba... Os mestres 40$ a 50$. Mas a mór parte tem ajustes particulares.
Marinheiros 20$ a 25$.

Alagôas...

São reguladas por viagem, e quando são reguladas a mezes não excedem a 35$; vencendo:

Os mestres 100$.
Os contramestres duas soldadas.

Na pequena cabotagem constão as soldadas da meação dos fretes, isto é, uma quarta parte da importancia do frete constitue a soldada do mestre e a outra quarta parte a dos marinheiros repartidamente.

Sergipe...

Os officiaes 150$.
Marinheiros 40$.

Na cabotagem dos rios:

Os patrões 35$.
Os marinheiros 25$.

Mato Grosso...................................... Dependem de ajustes; porém regula, por viagem redonda, de 30$ a 40$.

N. 4.

Mappa dos Estaleiros existentes no Rio de Janeiro.

ONDE SITOS.	PROPRIETARIOS.	OPERARIOS.									
		CARPINTEIROS.					CALAFATES.				
		Contra-mestres.	Nacionaes.	Estrangeiros.	Escravos.	Total.	Nacionaes.	Estrangeiros.	Escravos.	Total.	
Largo da Prainha n.º 2..	Manoel dos Santos.......	1	4	....	5	10	....	....	....	....	Este estaleiro occupa-se em concertos de navios e de embarcações miudas.
Largo da Prainha n.º 2...	Francisco dos Santos Reis.	....	3	7	5	15	....	....	....	....	Idem em reconstruir navios, e na construcção de embarcações miudas.
Rua da Saude n.º 10.....	Domingos Coelho da Silva.	....	4	11	22	37	....	....	....	....	Idem concertar navios.
Rua da Saude n.º 66.....	John Foster M.c Lenan...	1	....	9	12	22	....	....	....	....	Idem em construir navios, tendo sómente construido uma barca d'agua.
Rua da Saude n.º 88.....	Manoel Estevão de Amorim	1	3	....	1	5	....	....	....	....	Idem em reconstruir navios, e na construcção de embarcações para navegação do interior.
Rua da Saude n.º 90.....	José Lopes Cardoso Patusco.	....	2	2	6	10	....	....	....	....	Idem no concerto de embarcações e embarcações do trafego do porto.
Rua da Saude n.º 92.....	José Gonçalves Maçãas & Comp.	....	1	7	6	14	....	....	....	....	Idem no concerto de navios e embarcações miudas.
Rua da Saude n.º 128....	Francisco Lopes de Carvalho.	....	....	4	5	9	....	....	....	....	Idem no concerto de navios e embarcações do trafego do porto.
Rua da Saude n.º 128....	Capdovielle e Sabron.....	....	2	12	8	22	1	2	15	18	Idem em reconstruir navios, estando fazendo uma barca de cavallos para o Arsenal de Guerra.
Rua da Saude n.º 136....	John Maylor...........	....	11	23	11	45	....	....	....	....	Idem em reconstruir navios, e construcção de novos, tendo construido os vapores *Diligente e Juparanú*, e actualmente um de 600 toneladas para a Companhia Macabé & Campos.
Bua da Saude n.º 196....	Laurent & Dominique Level.	....	7	2	....	9	....	....	....	....	Idem no concerto de navios e construcção de embarcações miudas, estando a construir uma lancha para o Arsenal de Marinha.
Rua da Saude n.º 208....	Joaquim da Silva Neves...	1	5	3	11	20	....	....	....	....	Idem no concerto de navios e construcção de embarcações miudas.
Rua da Saude n.º 214....	Manoel de Oliveira Castro.	....	1	1	....	2	....	....	....	....	Idem no concerto de embarcações miudas e de navios.
Ponta da Arêa.........	Companhia da Ponta da Arêa.	....	2	2	10	14	....	....	....	....	Na construcção de navios, barcas de vapor, embarcações miudas e no concerto das mesmas.
		4	45	83	102	234	1	2	15	18	

Observações.

1.ª O estaleiro de Francisco dos Santos Reis, tem construido de 1846 á 1850, as seguintes embarcações: Brigue *Fluminense*, hiate *Jupiter*, escuna *Estréa*, escuna *Princeza D. Isabel*, hiate *Espada*, brigue-escuna *Polka*, patacho *Primeira Sociedade*, brigue-escuna *Fidalgo*, escuna *Dhalia*, idem *Feiticeira*, brigue-escuna *Lindouro*, escuna *Prosepina*, vapor *Princeza D. Leopoldina*, idem *Santa Cruz*, idem *Carioca*, idem *Maravilha*, patacho *Fidalgo*, hiate *Graça*, brigue *S. Manoel*.

2.ª A Companhia da Ponta da Arêa tem construido as seguintes embarcações: Vapores, *Fluminense*, *Amelia*, *Campista*, *Ypiranga*, *Brazilia*, *America*, *Piedade I*, *Venus*, *Fluminense II*, *Providencia*, *Macahense*, *Estrella*, *S. Domingos*, *Restauração*, *Rio Grande*, *Paquete do Sul*, *D. Pedro*, *Recife*, *Lizia*, *Pedro II*, *Nictheroy*, *Paraense*, *Parahybuna*, *Petropolis I*, *Piedade II*, *Monarcha*, *Marajó*. *S. Domingos II*, *Ponta da Aréa*, *Rio Negro*, *Santa Clara*, *Trinta e dous*, *Guarany*, *Cametá*, *Tabatinga*, *S. Paio*, *Santa Cruz*, *Piabanha*, *Mauá*, *Paraná*, *Barão de Nova Friburgo*, *Ceres*, *Hermes*, Galiota Imperial *S. Christovão*, *S. Sebastião*, *Progresso*, *Apa*, *Flôr da Estrella*, *Jerussuhy*, *Jagoarão*, *Bonga*, *Marquez de Olinda*, *Cascadura*, *Adelaide*, *Corumbá*, *S. Pedro*, *Santa Maria*, *Icamiaba*, *Petropolis II*, hiate *Ponta da Aréa*, brigue *Galgo*, brigue-escuna *Condor*, idem *Esmeralda*, escuna *Villa de Din*, idem *Lindoya*, idem *Vigia*, idem *Argos*, cutter *Vigilante* e patacho *Iguassú*.

3.ª Além dos estaleiros constantes deste mappa, houvêrão mais o de José de Castro, e de José Ferreira Campos, e que se achão extinctos, nos quaes se construirão as seguintes embarcações, á saber: vapores, *Paquete de Juremerim*, *D. Affonso*, *Carioca*, *Paulistana*, *Santa Isabel*; brigue-escuna *D. Affonso*, brigue *Maria Isabel*, patacho *Venus*, dous hiates cujos nomes se ignora, bem como dous vapores pequenos.

De 1845 á 1849, construirão tambem os vapores, *Serêa*, *Serpente*, *Carolina*, e *Chuy*, e patacho *Campista*, sendo os dous ultimos feitos do anno de 1859 á 1862.

Capitania do Porto da Côrte 12 de Dezembro de 1863.

INFORMAÇÃO SOBRE OS FRETES DE CABOTAGEM COMPARADOS COM OS DA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO, PRESTADA PELA JUNTA DOS CORRETORES DESTA CORTE.

Illm. Sr.—Em resposta ao officio datado de 9 do corrente, venho dar os seguintes esclarecimentos.

O preço dos fretes das embarcações da grande e pequena cabotagem comparados com os fretes de longo curso differem muito pouco, e paga-se, por exemplo, tanto ou mais de Campos para o Rio de Janeiro como deste porto para Europa ou Estados-Unidos.

A cabotagem nunca emprega Corretores; mas das informações que pude colher da pequena cabotagem, resulta que o frete dos portos do Sul do Rio de Janeiro, S. Sebastião, Ubatuba, Paraty, Mambucaba, Angra dos Reis, Jerumerim e Mangaratiba e mesmo Itaguahy, regula geralmente de 160 a 200 réis cada arroba de café; o mesmo paga-se de Cabo Frio, emquanto que da barra de S. João, Rio das Ostras e Macahé o frete é só de 120 a 160 réis; e de S. João da Barra (incluido frete do Parahyba), isto é, de Campos nunca se faz o transporte por menos de 400 réis, por causa das difficuldades que apresenta a barra: este preço tambem se paga de Itabapoana, Itapemerim, Victoria, S. Matheus, Caravellas e de Mucury. Dos portos das Provincias do Sul, Santos exporta consideravelmente para o exterior, e a navegação entre este porto e o Rio é exclusivamente a vapor a preços que excedem os fretes da Europa.

Iguape, Cananéa, Paranaguá, Rio de S. Francisco, Santa Catharina e Laguna mandão para o mercado do Rio de Janeiro principalmente arroz, madeiras de lei, farinha de mandioca e herva mate, e difficilmente póde-se estabelecer preço de frete, porque em geral os navios são fretados por somma redonda, ou os generos vem por conta propria do dono do navio; mas segundo creio não será menos de 300 a 400 réis por arroba em tempos normaes.

Ainda resta-me a mencionar na pequena cabotagem um artigo, que, pela carestia do frete, não póde lutar em concurrencia com o estrangeiro e que já ha tempos não vem ao mercado, o sal das salinas de Cabo Frio. O sal de Setubal, Cadiz, Lisboa, Mediterraneo e do Cabo Verde paga 350 a 400 réis de frete cada alqueire sendo o custo primitivo, pela barateza de trabalho, menos que a terça parte do sal das salinas de Cabo Frio que tem a pagar 240 a 230 réis cada alqueire de sal de Cabo Frio até o Rio de Janeiro !.......

A respeito da grande cabotagem temos a navegação para o Norte: Bahia, Aracajú, Macció e Pernambuco, principalmente para abastecer o nosso mercado de assucar e um ou outro navio do Assú com sal. Os fretes da Bahia e Pernambuco são bastante variaveis segundo as vantagens que estes mercados offerecem para um ou outro genero, mas o preço do frete regula, termo medio, 200 a 300 réis por arroba de assucar; outros generos em proporção, preço relativamente barato explicado pelos bons portos que admittem grandes navios de todos os calados e pela actividade da permuta. Para Macció e Aracajú os navios seguem geralmente em lastro ou com tão pouca carga que só o frete de volta recompensa. De Macció regula 240 a 320 réis cada arroba e de Aracajú, ruim porto e peior barra, paga-se de 320 a 440 réis cada arroba.

A grande cabotagem para a Provincia do Rio Grande do Sul, é bastante embaraçada pela barra deste porto; não obstante ter bastantes generos de permuta, o frete não é exorbitante, e paga-se, em tempos normaes, 160 a 200 réis a arroba de generos de ida e para volta pela carne secca de 280 a 400 réis cada arroba, e na mesma proporção as gorduras, o feijão e o milho de Porto Alegre. Em resumo o frete da cabotagem tanto grande como pequena é exorbitante, comparado com o preço do frete de longo curso; mas isto deve-se explicar em parte pelo custeio mais elevado dos navios nacionaes e em outra pela falta de permuta, porque em geral só uma viagem é productiva; sendo a outra em lastro ou com pouca carga que as despezas absorvem mais do que o producto do frete.

Quasi que póde-se incluir a navegação para os portos do Rio da Prata na grande cabotagem, empregando em parte a bandeira nacional junto com os navios de Montevidéo e Buenos-Ayres, e dos Europeos principalmente os Hespanhóes e Portuguezes. A principal contrariedade da cabotagem não existe; a permuta dos productos é activa e muito raras vezes os navios tem a navegar em lastro; por isso os fretes, embora menores, compensão melhor: paga-se em tempos normaes do Rio de Janeiro frete por uma barrica de 6 a 8 arrobas de assucar meio patacão (120 a 140 réis por arroba), por uma pipa de cachaça tres a cinco patacões (120 a 140 réis), por um rolo de fumo de Minas tres oitavos a meio patacão por arroba, e sendo carregado na Bahia ou Pernambuco frete para as barricas de assucar tres quartos, um e um quarto patacão, pipas de cachaça de quatro a seis patacões.

Santa Catharina e o Rio de S. Francisco exportão taboado de madeira de lei e farinha de mandioca para o Rio da Prata, e os fretes são modicos por serem portos com barras francas de poucos gastos. Paranaguá exporta muito mate para o Rio da Prata ao frete de 300 a 400 réis cada arroba, sendo genero leve que enche o navio sem carregar. Navios grandes carregão nas bocas dos rios na bahia de Paranaguá bastantes madeiras de lei para Montevidéo principalmente vigas de 12 a 14 □ 'ao frete de cinco a sete patacões cada tonelada de 70 arrobas, e Paranaguá manda mais 10 a 12 carregamentos de 15 a 20.000 arrobas de herva mate cada um, para Valparaiso ao frete de 400 a 700 réis cada arroba, como tambem vão seis e oito carregamentos de assucar branco de Pernambuco para o dito porto, cujo frete não excede de 500 réis por cada arroba de assucar.

Voltando ás viagens do Rio da Prata, temos, em primeiro lugar, o transporte da carne secca, cujo frete de Montevidéo e Buenos-Ayres para o Rio de Janeiro regula, termo medio, meio patacão por quintal hespanhol (igual a 300 réis cada arroba brasileira), sendo um real forte mais para a Bahia e dous reales fortes para Pernambuco. Se o navio carregar em outros portos rio acima no Uruguay ou Entre Rios o frete augmenta para compensar; gordura, farello, farinha de trigo, etc., pagão menos por ser a carga e a descarga mais rapida; o uso estabelecido no transporte da carne secca faz do navio o deposito do genero e ao frete de 300 réis por arroba, o negociante não precisa descarregar mais de duzentas arrobas, termo medio por dia.

Tanto nos calculos acima como naquelles que seguem tomei sempre o termo medio em tempos normaes e fiz sempre a reducção em dinheiro e peso brasileiro para simplificar a comparação, e julgo assim acertar o fim, visto que pela natureza do assumpto todos estes calculos não podem estabelecer regra, porque nenhum mercado está sujeito a maiores fluctuações segundo maior ou menor procura, ou abundancia.

Os fretes para os Estados-Unidos antes da guerra civil, para navios Americanos, regulava para os portos do Atlantico quarenta a cincoenta cent. a sacca (160 a 170 réis a arroba) e para os portos do Golfo do Mexico sessenta a oitenta cent. (250 a 260 réis cada arroba). Depois da exclusão da bandeira Americana e desde que se exporta quasi só para New-York, Baltimore e Philadelphia em navios estrangeiros e em consequencia da grande baixa e fluctuações do cambio e papel-moeda; os fretes forão estabelecidos em moeda ingleza e regulão de 30 a 50 shillings esterlinos cada tonelada de 20 quintaes inglezes, etc., 5 % de capa ou 250 réis cada arroba. Um ou outro navio que foi mandado para Havana a ordem ou Matamouros no Mexico obteve 50,60 shillings esterlinos, 320 a 400 réis a arroba.

Para California os fretes regulão de quatro quintos—um cent., ouro cada libra, assim 500, 600 réis cada arroba.

Para Europa fez-se a maior parte dos afretamentos com norte a ordem, para facilitar a venda e para exploração dos differentes mercados.

Os navios afretados para o Canal vão a Falmouth ou Cowes receber ordens e podem ser mandados, ou para um porto do Reino Unido da Grã-Bretanha, ou um porto do Continente entre Havre e Hamburgo pelo mesmo frete, que estabelece a base de afretamento ou com augmento para o Baltico ou mesmo de Falmouth para o Mediterraneo até Constantinopla, se o preço do café nestes mercados offerece melhores vantagens. Outros navios afretados para Gibraltar, Cadiz ou Lisboa a ordens deixão aos afretadores a opção de poder mandar-lhes á sua conveniencia ou dentro do estreito de Gibraltar ou para o norte.

Tanto a base principal como os augmentos varião infinitamente, mas desde que a bandeira americana não concorre mais e que os estrangeiros precisão abastecer os portos dos Estados-Unidos os fretes regulão como base de 30 até 50 shilhings esterlinos cada tonelada de vinte quintaes inglezes, e 5 % de capa o que equivale 200, 350 réis cada arroba.

Para Hamburgo, Antuerpia, Londres e Liverpool paga-se em geral 5 francos cinco shilhings menos que para o Canal a ordens, e para os dous ultimos o frete em geral não excede de 200, 270 réis em arroba ou 30 francos, 40 francos cada tonelada de 2.240 libras inglezas.

Fretes em direitura temos além disso os dos portos francezes, os portos de Filandia, Abo Helsingforo, Wilbarg, Borga, Stockolm, Nowkoping e Gothemburgo na Suecia; Christiania, Trondjem e Berjen na Noruega e Copenhagen na Dinamarca, e no Mediterraneo os portos do Levante e Constantinopla, mas de todos elles não se podem estabelecer senão cotações aproximativas de frete, sendo elles dependentes das distancias e da estação, mas julga poder dar por minimo 250 réis cada arroba e por maximo 500 réis.

A expedição do café para os portos francezes é especial, visto que os navios francezes e brasileiros gozão de grandes vantagens, sendo as bandeiras estrangeiras excluidas, ou mais exacto, o café importado em navios de outras nações sobrecarregados de direitos differenciaes que importão em 160 francos cada tonelada ou 750 réis cada arroba, e por isso os portos da França, a bandeira franceza ou a brasileira tem a sua tarifa especial que regula para o Havre de 40 a 80 francos a tonelada de 900 kilogrammos (250 a 500 réis cada arroba) e de 35 a 70 francos 1.000 (220 a 400 réis cada arroba para Marseille. Infelizmente embora igualada á franceza, poucos navios com a bandeira auriverde atravessão o Oceano, porque os mesmos empecilhos da cabotagem, as grandes despezas e o custeio destes navios absorvem todo o lucro e os proprietarios não tirão proveito nem no frete mais alto de 80 francos.

Porto, Lisboa e as Colonias portuguezas não são bastante importantes na sua importação, e os navios que tem trazido colonos levão os generos por frete muito barato.........

Deus Guarde a V. S. — Rio de Janeiro, 17 de Outubro de 1863. — Illm. Sr. D. F. Machado, Secretario da Junta dos Corretores. — *Johannes Voigt.*

INFORMAÇÃO SOBRE FRETES.

Illm. e Exm. Sr.—Accuso o recebimento do officio que em data de 9 do corrente V. S. me dirigio referindo-se a outro do Meritissimo Tribunal do Commercio, exigindo que eu envie á Secretaria da Junta dos Corretores esclarecimentos sobre os preços dos fretes das embarcações que se empregão na grande e pequena cabotagem deste porto, comparados com os que se exigem nas embarcações de longo curso que navegão para o Rio da Prata, para a Europa e para os Estados-Unidos. E em resposta tenho a ponderar a V. S. que não sendo os fretamentos das embarcações que se empregão na cabotagem feitos por intermedio de Corretores, não posso dar a V. S., de sciencia propria, ou officialmente, os esclarecimentos que se exigem: procurando, porém, satisfazer o que de mim se espera, dirigi-me a diversos commerciantes nesse ramo de negocio a quem devo as seguintes informações, que tenho a honra de offerecer a V. S.:

Os fretes para pequena cabotagem regulão de 120 a 200 réis por arroba de outros portos para este, e deste para aquelles são as cargas muitas vezes levadas gratis, obrigando-se os fretadores a dar os carregamentos da volta; e quando não existe esta obrigação, pagão de 80 a 120 réis, por alqueire de sal, ou por arroba de outros generos.

O mesmo acontece muitas vezes nos fretamentos para os portos do Norte do Imperio, regulando então os fretes de volta de 240 a 300 por arroba.

Durante a época das xarqueadas os fretes deste porto para o Rio Grande são muito mais baratos: o sal paga de 100 a 200 réis por alqueire; o carvão de 4$ a 5$ por tonelada; e outras cargas pagão por volume, v. g., 400 e 600 por barrica de farinha de trigo; muitas das embarcações, porém, seguem logo em lastro para aproveitar os fretes de volta. O xarque de volta paga 320 réis por arroba.

Fóra das épocas das xarqueadas, os fretes deste para aquelle porto regulão de 500 a 600 réis por alqueire de sal, e por volume para outras cargas, conforme o numero de embarcações que se offerecem á carga regulão os fretes por volume, v. g., barricas de farinha de trigo 800 e 1$200 réis. O frete do carvão é quasi sempre o mesmo, porque o genero não supporta maior frete: e póde-se aqui ajuntar, que desde que o Rio Grande é supprido de tudo directamente do estrangeiro, o commercio de cabotagem está quasi morto, excepto quanto aos generos nacionaes para consumo das respectivas Provincias.

Para o Mucury, Rio Doce, e Santa Cruz, são os navios fretados quasi sempre por quantias certas por ida e volta, regulando esses fretamentos de 2:500$ a 4:000$ por viagem redonda.

Os fretamentos para o Rio da Prata tambem se effectuão geralmente por quantias certas de 800 a 1$300 pesos por viagem. Se os navios carregão em Santa Catharina ou Paranaguá, paga-se-lhes mais de 500 a 600 pesos, e barcos grandes para carregar madeiras de 1.900 a 2.500 pesos.

Tantas causas diversas influem para a alta e baixa dos fretes para a Europa e os Estados-Unidos, que é impossivel estabelecer base certa para qualquer comparação. Muitos vezes nota-se na mesma semana uma differença de 10 schillings entre os fretamentos de navios iguaes para os mesmos portos.

Todo este anno os fretes para a Europa tem regulado de 40 a 60 schillings, e para os Estados-Unidos de 30 a 50, notando-se no entretanto no decurso deste tempo fretamentos tanto para a Europa como para os Estados-Unidos com a differença de 20 a 301, segundo condições menos favoraveis aos afretadores.

Deus Guarde a V. S.—Illm. Sr. F. D. Machado, dignissimo Secretario da Junta dos Corretores.

Rio de Janeiro 21 de Outubro de 1863.—*Henrique Harper.*